10e Année ◪ No 435 — 50 centimes — 19 Janvier 1907 ◪ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

UN HORS-TEXTE

Le Championnat de France de 50 kilomètres tricycles de 1892

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◪ Fermes & Châteaux ◪ Femina
Musica ◪ Le Petit Magazine ◪ ◪ ◪ ◪ ◪
9 & 11, Avenue de l'Opéra ◪ Paris

LES TOURNOIS DE BOXE

JOHNNY HUGHES, champion poids plume d'Angleterre,
et **TED WARD**, champion de l'Armée et de la Marine anglaises.

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CACAO BENSDORP

PURETÉ IDÉALE
Saveur Exquise · Digestibilité parfaite

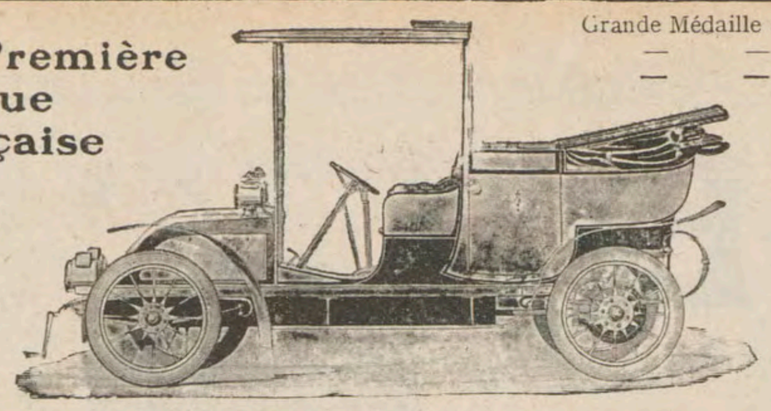
ECONOMIE DE 50% SUR TOUS LES CHOCOLATS

DANS TOUTES LES CONFISERIES & EPICERIES FINES

Agent Gén.al p.r la France. F. MALSAC. PARIS.

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de vi le C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

HERNIE

BANDAGE BARRÈ

Elastique, sans ressort, adopté pour l'a

Expérimenté par les premiers sp tsmen du monde, il conti sans aucune gêne les her les plus difficiles et ne se déplace mais, quelles que soient la viole et la durée de l'effort. Seul entre to il permet de se livrer sans souffra ni danger à l'escrime, à l'équitat et à tous les sports athlétiqu

BROCHURE ET ESSAIS GRAT
M BARRÈRE, 3, bd du Palais, P

ÉTABLISSEMENTS

TURGAN

LEVALLOIS-PERRET

L D

OMNIBUS - CAMIONS
VOITURES DE TOURISME

SOCIETE DES AUTOMOB

Eugène BRILLIÉ

60, bd Péreire (place Wagra

Adr. télég. **Autobril-Paris** | Télép.

Voitures de Tourisme et Livraison, Omnibus, Camion Tracteurs. Moteurs, Cano

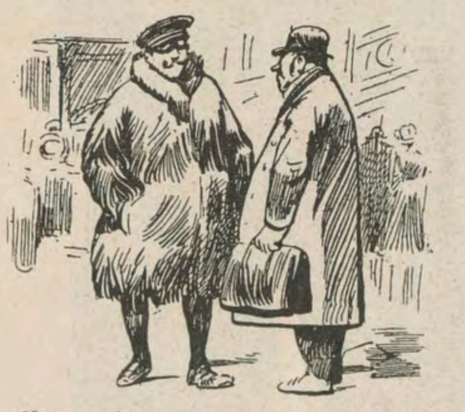
Construits dans les Ateliers d'Artiller

MM. SCHNEIDER & C

LE HA

Fournisseur de la Cie générale des Omnibus

La Semaine Comique, par Henriot.



— Vous ne pouvez pourtant pas comparer les autos aux chemins de fer ?
Assurément... avec le chemin de fer vous arrivez toujours une heure en retard, tandis qu'avec mon auto j'arrive souvent deux heures à l'avance !

— J'espère que tu réussiras au théâtre aussi vite que ta sœur.
Rappelle-toi qu'elle a débuté un lundi et que le samedi elle avait une automobile !

— Je suis une personne distinguée, monsieur... je n'accepterai à souper que si je suis certaine que vous êtes au moins propriétaire d'une automobile...

— Très dangereuse, votre peau... mon cher... l'autre jour j'en avais une semblable et en traversant un pays de montagnes on m'a pris pour un ours... j'ai essuyé cinq à six coups de fusil...

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p.r la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse**. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne*. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, M

de l'action nocive du temps. — Prenez tou au coucher deux dragées de **ROMASTINE E**

Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'A DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEU UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉ**

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY. 1, Rue de Châteaud

VIVITZ
L·T·PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz.
Lotion Sachets
etc,

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses

à Manivelles — Envoi Fco du Catalogue

AUTOMOBILES MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

102, rue des Vivants BORDEAUX

Nouveauté :::

LES PAPIERS de la marque S·I·P au CIT

5, rue Laffite, Paris. *Tarif sur demand*

SANTAL MIDY

INOFFENSIF
Supprime Copahu, C
Liquides astrin
GUÉRISON RA
et rapide des m
contagieuses ; t
cace dans les m
de la vessie : cyst
catarrhe, héma

113, faub. St-Hono

PUTEAUX (Seine)

AUTOMOBILES

DE DION-BOUTON

SIMPLES ✲ ROBUSTES ✲ ÉLÉGANTES

PUTEAUX (Seine)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

19 Janvier 1907 — N° 435
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière)

LE PRIX LEMONNIER DANS LA COTE DE PICARDIE

Pour la cinquième fois, Ragueneau, le célèbre pédestrian amateur, participait, dimanche matin, au Prix Lemonnier, et pour la quatrième fois il triomphait dans cette épreuve, contribuant ainsi à la victoire de son équipe. Malgré l'état atroce de la route classique de Versailles à Paris, par Ville-d'Avray et Suresnes, Ragueneau terminait très frais, accomplissant les 13 kilomètres de ce parcours particulièrement accidenté en 46 m. 32 s.

LA GENÈSE D'UNE AUTOMOBILE

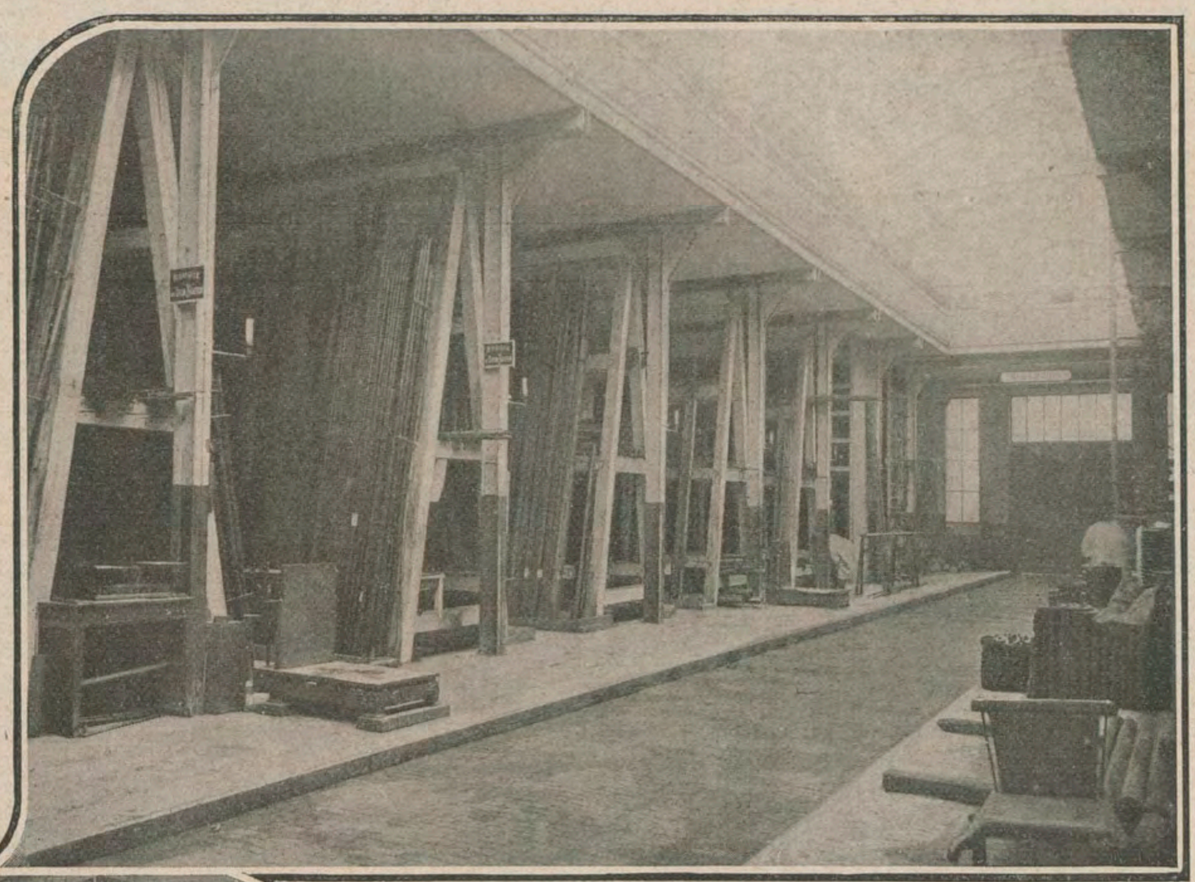
Les temps sont passés où le constructeur d'automobiles pouvait se désintéresser du détail de sa fabrication : la concurrence, la nécessité d'assurer une exploitation judicieuse ont rendu nécessaire la création d'un organisme intérieur complexe et d'un contrôle sévère ⁂ Il ne saurait être question de publicité dans cet article, qui se contente de montrer la genèse d'une automobile ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

On connaît assez mal, dans le public, toute la complexité des opérations auxquelles donne lieu la bonne conduite d'une grande usine d'automobiles et nous avons pensé intéresser les lecteurs de la *Vie au Grand Air* en esquissant rapidement les traits généraux des méthodes modernes.

Nous suivrons la matière première depuis son entrée aux usines sous forme de barres d'acier ou de blocs de fonte jusqu'à sa sortie sous forme de châssis entièrement finis et prêts à rouler.

Le Magasin

Il nous faut, tout d'abord, parler du magasin des ateliers, car le magasin des pièces finies, sur lequel nous reviendrons ultérieurement, s'il exige un contrôle aussi sévère, ne donne pas lieu à des opérations aussi fréquentes et aussi complexes que celui des matières premières.



Le magasin des matières premières.

C'est là que viennent se ranger, en barres, en blocs encore informes, tous les métaux qui vont subir dans les ateliers leurs multiples transformations.

Le magasinier porte immédiatement le poids ou la quantité sortie sur la fiche, et fait la balance du restant en magasin. Le bon de sortie qui constitue une décharge pour le magasinier est conservé par lui pendant un délai maximum de trois jours par exemple, après quoi, il va aux services de la comptabilité ; les rentrées se font à l'aide de bons spéciaux qui donnent lieu aux mêmes opérations.

La régularité des opérations du magasinier est contrôlée par la tenue, à la comptabilité, de fiches d'inventaire permanent, et tous les jours, la direction confie à un employé quelconque, le soin de vérifier, pour un certain nombre de matières, la correspondance exacte entre l'état des marchandises en magasin, les indications de fiches de magasin et celles des fiches d'inventaire permanent. Le contrôle est ainsi fait pour chaque matière tous les trois mois environ. En cas de désaccord entre les trois quantités, la cause en est immédiatement recherchée par le comptable chargé de l'inventaire et le chef d'atelier ou son délégué.

Le laboratoire d'essais mécaniques

Des « éprouvettes » prélevées sur chaque livraison sont soumises aux diverses machines qui les essaient à la traction, à l'entraînement, au cisaillement, etc.

A la réception d'une commande de fabrication, quand les matières nécessaires n'existent pas en magasin, le bureau, en même temps qu'il passe commande aux fournisseurs, prépare une fiche sur laquelle il reporte le numéro et la date du bon de commande. L'employé chargé du magasin prend note à ce moment, sur un agenda spécial, de la date probable de livraison par le fournisseur, afin de signaler éventuellement un retard à cette échéance, sur un livre de réclamations, dont les indications sont chaque soir communiquées au bureau.

A la livraison de la commande, l'une des deux factures exigées du fournisseur par la maison est communiquée au magasinier, qui contrôle la quantité, après acceptation de la marchandise pour qualité par les services compétents (laboratoire d'essais). Il va de soi que ce contrôle doit être fait en présence du livreur, en cas d'accord, le magasinier classe la marchandise avec la fiche, ayant rempli cette dernière des indications convenables.

Les sorties des magasins ne peuvent se faire que sur la remise d'un bon signé par le chef d'atelier.

Le laboratoire d'essais chimiques.

Là, les métaux sont soumis à l'examen chimique et micrographique qui renseigne merveilleusement sur leur structure.

Médinger Echalié Genet Cottereau Courbe d'Outrelon Vasseur Cassignard, 1er

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE 50 KILOMÈTRES TRICYCLES DE 1892

Couru le 6 Novembre au Vélodrome Buffalo

Supplément au numéro 435.

Le bureau des études.

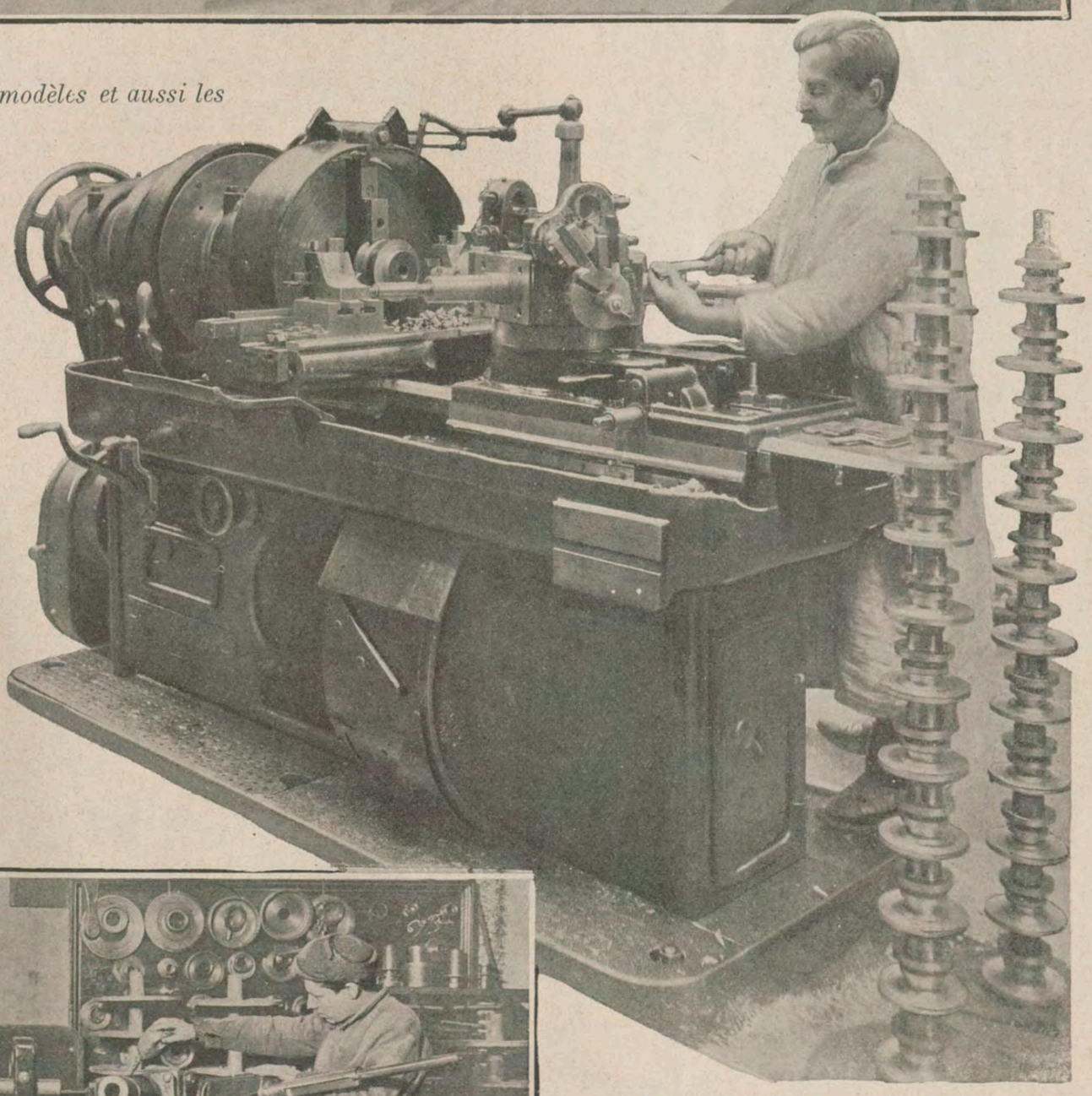
C'est là que s'élaborent les premières études des modèles et aussi les plans définitifs cotés, dont les bleus sont envoyés dans les ateliers intéressés.

Malgré l'existence de cet inventaire permanent, on pousse la rigueur de contrôle jusqu'à l'établissement pour chaque exercice, d'un inventaire général annuel.

Laboratoire d'essais Dans un certain nombre d'exploitations peu importantes, la réception des matières premières s'effectue sur l'avis du chef d'atelier. On conçoit que cette méthode n'est pas d'une perfection telle qu'on puisse la recommander. Il est infiniment préférable de faire essayer les métaux par les services compétents.

Sur chaque livraison, le laboratoire prelève des *éprouvettes :* on nomme ainsi des barreaux pris dans la masse qui serviront aux essais. Qu'il s'agisse de contrôle purement chimique ou proprement mécanique, le laboratoire doit être remarquablement outillé, on y dispose des machines les plus récentes de Frémont pour l'essai des métaux, soit à la traction, soit à l'écrasement, soit au cisaillement. Le directeur du laboratoire d'essais d'une de nos grandes usines, M. Guillet, un savant de grand mérite, a appliqué à l'examen des aciers une méthode dite micrographique qui lui a permis d'obtenir de merveilleux résultats.

Etablissement du Prix de Revient Cette partie de la fabrication est d'un intérêt primordial.



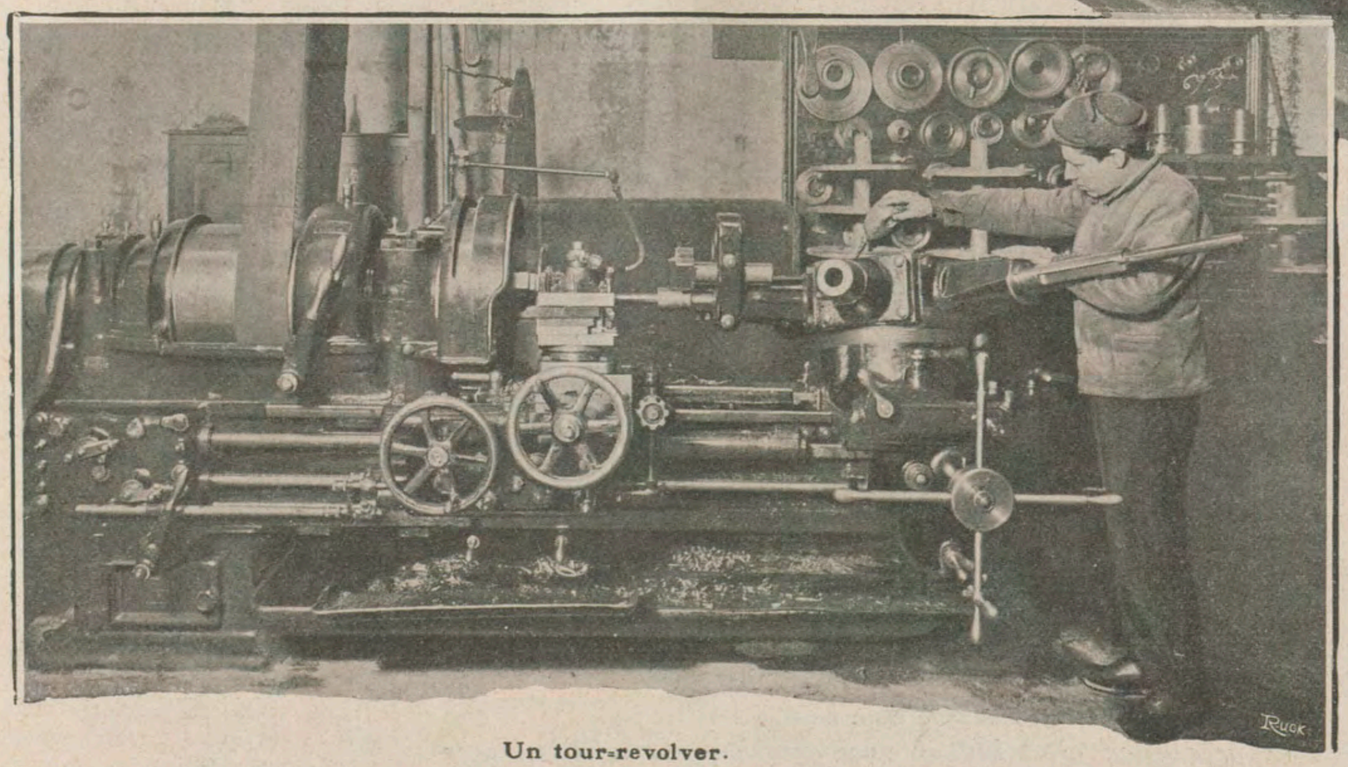
Un tour-revolver Herbert.

Ce tour, le dernier modèle du genre, est muni de six outils. Il peut enlever 13 kilos de copeaux d'acier en une heure.

On conçoit sans peine qu il est impossible de faire de la bonne exploitation si on n'a pas établi avec le plus grand soin les prix de revient et inversement le seul fait de savoir établir ces prix constitue pour un constructeur la meilleure garantie de la prospérité financière de son entreprise.

En effet, lorsque l'on est à la tête d'une usine comprenant une telle variété de services, un tel personnel, on ne saurait prendre trop de précautions pour éviter le coulage.

(*A suivre*) C. Faroux.



Un tour-revolver.

La barre d'acier, placée brute sur la machine, se transforme en une pièce façonnée et terminée, et cela automatiquement au moyen de passes successives.

Les gagne-petits du cyclisme

Coureurs sans valeur et managers d'occasion
Les météques du quartier des coureurs
Comment ils vivent

QUAND on donne le départ d'une course de primes, on est étonné de voir surgir aux côtés de chaque coureur un vague entraîneur qui porte la machine et lance le dernier des toquards. Quels sont tous ces gens-là et comment même gagnent leur vie tous ces coureurs que nul ne connaît et qui cependant chaque semaine s'entraînent et trouvent moyen de participer aux épreuves avec des machines suffisantes et des maillots de choix?

Je ne parle pas de ceux qui ont une position dans la vie et qui ne courent que pour le plaisir, ni de ceux qui, en réalité, n'ont pas de position avouable et ne participent aux courses que pour avoir un semblant d'occupation sociale. Je ne veux parler que de très honnêtes garçons qui passent leur vie au vélodrome, s'entraînent avec rage, mais que le manque absolu de qualité empêche radicalement de décrocher la moindre prime.

Comment vivent-i's ?

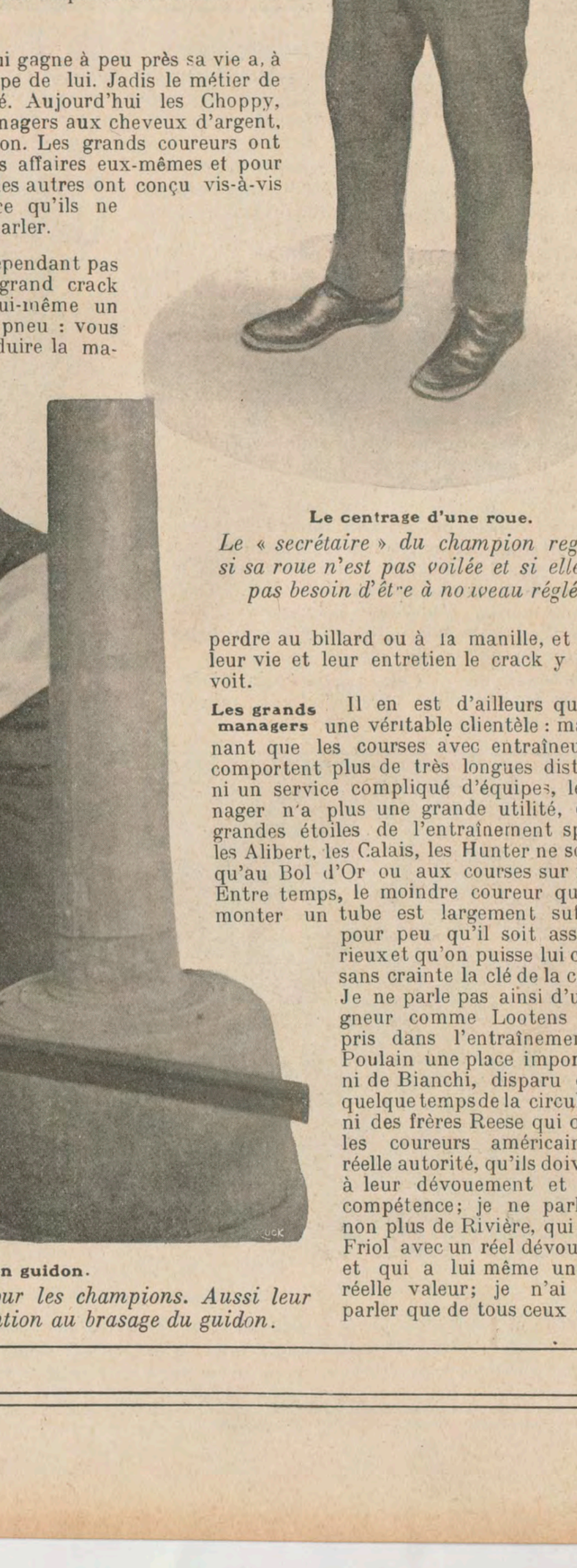
C'est bien simple ! Chaque coureur qui gagne à peu près sa vie a, à ses côtés, un brave garçon qui s'occupe de lui. Jadis le métier de manager était brillant et fort rétribué. Aujourd'hui les Choppy, les Spoke, les Avoiron, et autres managers aux cheveux d'argent, ont à peu près disparu de la circulation. Les grands coureurs ont cette prétention de savoir faire leurs affaires eux-mêmes et pour quelques-uns qui se sont fait gruger, les autres ont conçu vis-à-vis de l'intermédiaire une telle méfiance qu'ils ne veulent plus en entendre parler.

Le collage d'un boyau.
C'est une opération délicate, la moindre inattention pouvant être la cause d'un accident.

Leurs fonctions Aujourd'hui cependant pas plus qu'hier, le grand crack ne consent à resserrer lui-même un boulon ni à remonter un pneu : vous pensez bien que pour conduire la machine en piste et pour la ramener il faut un garçon fidèle, les petits coureurs qui ne peuvent gagner leur pauvre vie en courant eux-mêmes ne courent plus que pour la chance un beau jour de décrocher une prime au petit bonheur. En temps ordinaire, ils sont, — comment dirai-je ? — ordonnances. Ils sont vaguement masseurs, ils savent frictionner plus ou moins bien avec de l'embrocation les muscles de l'athlète, avec de petites tapes, ils rétablissent la circulation du sang ; ils font sécher les maillots, changent les pignons, vont chez le fabricant de pneumatiques chercher des boyaux, tiennent en ordre la cabine et partagent les haines et les amitiés du champion.

Certains continuent à courir pour ne pas se considérer eux-mêmes comme simplement des soigneurs. Mais d'autres ont abandonné toute velléité sportive. On les voit traîner dans les quartiers des coureurs où ils sont connus, ils ont plusieurs hommes à soigner et à entretenir, ils sont pleins de bons conseils et pleins de bonne volonté.

Evidemment, un tel office ne donne pas aux hommes qui le remplissent des appointements de ministres, mais du moment qu'ils ramassent quelques miettes au passage qui suffisent à leur entretien, ils n'en demandent pas plus. L'essentiel est qu'ils aient de temps à autre les quarante sous à



Le centrage d'une roue.
Le « secrétaire » du champion regarde si sa roue n'est pas voilée et si elle n'a pas besoin d'être à nouveau réglée.

perdre au billard ou à la manille, et pour leur vie et leur entretien le crack y pourvoit.

Les grands managers Il en est d'ailleurs qui ont une véritable clientèle : maintenant que les courses avec entraîneurs ne comportent plus de très longues distances ni un service compliqué d'équipes, le manager n'a plus une grande utilité, et les grandes étoiles de l'entraînement sportif, les Alibert, les Calais, les Hunter ne sortent qu'au Bol d'Or ou aux courses sur route. Entre temps, le moindre coureur qui sait monter un tube est largement suffisant pour peu qu'il soit assez sérieux et qu'on puisse lui confier sans crainte la clé de la cabine. Je ne parle pas ainsi d'un seigneur comme Lootens qui a pris dans l'entraînement de Poulain une place importante, ni de Bianchi, disparu depuis quelque temps de la circulation, ni des frères Reese qui ont sur les coureurs américains une réelle autorité, qu'ils doivent et à leur dévouement et à leur compétence; je ne parle pas non plus de Rivière, qui soigne Friol avec un réel dévouement et qui a lui même une très réelle valeur; je n'ai voulu parler que de tous ceux qui se

Le brasage d'un guidon.
Aucune précaution n'est inutile pour les champions. Aussi leur manager donne-t-il toute son attention au brasage du guidon.

La toilette d'un pignon.

Muni d'un pinceau qu'il trempe dans de l'essence, le gagne-petit nettoie le pignon de la motocyclette qui doit mener son patron à la victoire.

Après l'entraînement.

Une fois l'entraînement terminé, les coureurs se font soigneusement masser. Sur notre photographie, l'Australien Sid, l'ami dévoué de tous les champions, est en train de masser Van den Born.

Le compteur de tours.

Lorsque les stayers s'entraînent, un homme se trouve à la sortie du virage et leur indique le temps qu'ils ont mis pour accomplir le tour. Le geste de celui-ci signifie : 14 s. 1/5.

plaisent dans ce milieu bruyant et bizarre qu'on nomme le quartier des coureurs qui y vivent presque en oisifs et presque en parasites, mais qui cependant gagnent leur pauvre vie, gagne petits médiocres du sport qui font ces besognes infimes parce qu'ils sont incapables d'en faire d'autres.

Dès le matin, ils sont au quartier, groupés autour du brasero, discutant les performances de la veille, donnant leur opinion sur tous les programmes, et défendant avec énergie la chance de leur favori.

Dieu sait qu'on pourrait prendre auprès d'eux d'utiles leçons de tactique ; aucune des finesses du métier ne leur est étrangère et si la chance ne favorise pas leur hypothétique qualité, ils savent comment on l'aide avec des tassages astucieux ou des balançages hardis.

Combien de combinaisons auxquelles ils furent mêlés, combien de cracks, à les entendre ne durent des victoires qu'à leur dévouement !

Et ils ont des souvenirs, de vagues souvenirs, car s'ils ne courent plus, ils ont couru jadis et ils ont gagné la Grande Internationale à la Ferté-Bernard ou à Petit-Quevilly, un beau dimanche, il y a longtemps, longtemps...

Ils rappellent les pauvres doublures qui suivent les étoiles dans les tournées théâtrales. Ceux-ci racontent qu'ils ont joué avec le fameux X... ou la célèbre Z..., ceux-là affirment qu'ils ont couru avec Un Tel, champion du monde, alors que ce jour-là, ils se contentaient de disputer une vague course de primes.

ROBERT DIEUDONNÉ.

L'AÉRONAT DU COMTE HENRI DE LA VAULX

Le comte de La Vaulx a fait la semaine dernière plusieurs ascensions qui ont permis de constater la stabilité et la dirigeabilité parfaite de son aéronat.

L'aéronat au-dessus de Sartrouville.

C'est à une altitude moyenne de 200 mètres que le Comte de la Vaulx a fait évoluer à plusieurs reprises son aéronat, avec la plus grande facilité.

Une sonnerie peu commune.

C'est en faisant éclater une bombe que M. de la Vaulx prévient les hommes de manœuvres, occupés dans les champs voisins, qu'il a besoin de leurs services.

Un ordre, presque à voix basse... D'un envol très doux, sans bruit discordant, l'aéronat quitte le sol, prend l'océan atmosphérique, monte sur la vague aérienne où, tout d'abord, il se laisse dériver dans la brise, nonchalamment. Ainsi, il apparaît comme abandonné au fil du vent, épave présentant le travers à la lame... Mais soudain, c'est le moteur qui gronde, clame son énergie ; c'est l'hélice embrayée qui broie le fluide, et, dans un grand frémissement de toute sa structure étrangement fine, le beau navire se redresse, le beau navire pique du nez dans le flot qu'il remonte allègrement, sa marche rythmée par la chanson des quatre cylindres — la meilleure chanson de route ! Une étincelle du génie de l'homme a crépité.

Et voici que l'aéronat du comte Henry de La Vaulx commence ses évolutions. Je ne parviendrai certainement pas à rendre l'impression profonde ressentie à ce départ.

J'écris ces lignes au lendemain d'une série d'expériences au parc de Sartrouville, expériences d'autant plus saisissantes et pleines d'intérêt que, dan cette science si nouvelle, l'aéronaute est à la fois élève et professeur. J'ai vu avec une joie mêlée d'espoir, cette superbe pièce de mécanique, gracile et robuste, déliée et homogène, croiser à une hauteur moyenne de 200 mètres. Tout là-haut, cela semblait vivant, cela obéissait au moindre coup de barre, sans tangage, ni roulis, avec seulement dans les virages un imperceptible balancement souple comme si, coquettement, l'aéronat eût voulu faire ressortir toute sa grâce délicate.

A Sartrouville, en effet, M. Henry de La Vaulx reçoit de M. H. Deutsch, de la Meurthe, une fo t gracieuse hospitalité en attendant la fin des travaux de son hangar de Saint-Cyr. A Sartrouville, se trouve un port d'attache d'aéronats, bien moderne, éclairé électriquement, relié à Paris par téléphone. Là, encore que le froid, la neige et le brouillard rendaient plus sinistre, s'il se pouvait, un coin de banlieue bien parisienne, M. Henry de La Vaulx continue ses essais avec une confiance magnifique et la robustesse morale qui, sans doute, constitue le don le plus précieux du recordman mondial de la distance. Là, notre plus remarquable manœuvrier de sphériques étudie la locomotion aérienne par « le plus léger que l'air ». Méthodiques, ses efforts le conduisent naturellement, d'ailleurs, à l'aviation et nous pouvons déjà promettre à nos lecteurs, la description prochaine d'un aéroplane en construction. Tenons-nous-en aujourd'hui à l'aéronat qui vient de prouver des qualités parfaites de dirigeabilité et de stabilité lors de ses récents essais.

Le premier jour, l'ascension fut très brève, car un brouillard intense rasait la terre. L'aéronat disparut immédiatement, noyé dans la brume et son pilote, aveuglé d'ouate, dut revenir au sol. Mais, le 9 janvier, un nombreux public put assister à une double et probante expérience, applaudir à des courbes sinueuses, malgré un vent qui, très modéré au sol, fraîchissait dans les hautes régions. M. Henry de La Vaulx évolua au-dessus du hangar et de la sablonnière qui l'entoure, puis atterrit dans les bras de son équipe de manœuvre. Après un repos de quelques minutes, il reprenait l'atmosphère, filait sur Montesson, et, désireux de se rendre compte une fois de plus de la docilité et de la solidité de la nouvelle machine aérienne, exécutait un nouvel atterrissage, mais par les seuls moyens du bord et le plus heureusement du monde. Le fait, on le comprendra aisément est d'importance, et cette manœuvre était jusqu'alors inédite. Au cours des deux ascensions, l'équilibre avait été excellent et l'aéronaute ne projeta pas un grain de sa provision de lest disponible atteignant, après vingt et un jours de gonflement, l'enveloppe étant continuellement sous pression, 75 kilos, sans comprendre la provision d'essence et d'eau, non plus que le guide-rope.

Le *La Vaulx*, avons-nous dit, est une superbe pièce de mécanique. Il fait grandement honneur à son constructeur, M. Maurice Mallet, qui reçut tout récemment les félicitations du commandant Bouttieaux, directeur du parc d'aérostation de Chalais, du capitaine Voyer, pilote du *Patrie*, et de M. Julliot, ingénieur des aéronats type Lebaudy. Il peut se démonter rapidement en quatre parties principales formant des colis relativement maniables, et, en outre, être remonté et regonflé en vingt-quatre heures. Son système de suspension présente un dispositif absolument nouveau fort ingénieux, et tel que la nacelle fait, pour ainsi dire, corps avec l'enveloppe. Signalons également la disposition télescopique de l'un des arbres de transmission, de l'arbre vertical, formé de tubes pouvant rentrer les uns dans les autres et capables de subir sous l'influence d'un choc un raccourcissement très appréciable sans cesser de tourner. La position de l'hélice à l'extrémité de sa vergue armée, très près de l'enveloppe et très haut au-dessus du sol, présente un double avantage : rapprochement, autant qu'il est possible, des centres de résistance et de traction, d'où rendement meilleur. De plus, l'hélice ainsi surélevée ne risque aucun contact dangereux à l'atterrissage. Enfin, la nacelle contenant les organes lourds, reportée très bas, assure ainsi au système un puissant couple de rappel lui procurant, avec la collaboration de l'empennage de l'arrière, l'indispensable stabilité. François Peyrey.

LE RETOUR DES ENFANTS PRODIGUES

(Plaque Lumière)

Mac Farland.

L'excellent coureur américain Mac Farland, qui vient de terminer troisième, avec Rutt comme équipier, dans la course de Madison-Square, a fait sa rentrée dimanche dernier au Vélodrome d'Hiver, dans un match avec Jacquelin. Encore un peu à court d'entraînement, il a succombé dans les deux manches.

Deux hommes qu'on n'avait pas vus à Paris depuis longtemps ont fait leur rentrée, dimanche dernier, au Vélodrome d'Hiver. C'est avec un réel plaisir que le public a applaudi au retour de Jacquelin, notre plus fameux champion, et de Mac Farland, le coureur américain qui réunit toutes les cordes à son arc. Sprinter redoutable, coureur de demi-fond excellent et champion de fond, Mac Farland brille dans tous les genres d'épreuves, qu'elles soient de 1.000 mètres, de 50 kilomètres ou de plusieurs milliers de milles, comme celle des Six Jours de Madison Square.

Les sportsmen se souviennent encore de la rivalité qui existait entre Jacquelin et lui en 1900 et en 1901. Jacquelin était alors à l'apogée de sa forme. Et pour sa rentrée en piste, le vieil Edmond a rencontré son loyal adversaire de jadis.

Personne n'osait supposer que notre populaire champion triompherait de celui qu'on surnomme « double mètre » au quartier des coureurs. « Il n'est certainement pas encore en forme, disait-on, il ne s'entraîne pas... mais avec lui sait-on jamais? »

Et effectivement, il a trompé tous les pronostics d'après lesquels on s'imaginait voir Mac Farland facilement vainqueur.

Dans la première manche, disputée sur 1.000 mètres, les 500 premiers mètres furent menés lentement. De voir aux prises ces deux vieux champions, auxquels se rattachent tant de souvenirs, donnait une certaine solennité à cette course. A la cloche, Mac Farland était en tête, mais Jacquelin plaçait avec à-propos son fameux démarrage et gagnait sans que Mac Farland ait seulement essayé de pousser à fond.

L'ex-détenteur du brassard n° 1 et du maillot tricolore recueillit là une des plus belles ovations qui lui aient été faites au cours de sa carrière.

Mais n'allait-il pas être vaincu dans la seconde manche? Pas du tout : faisant preuve d'une forme qu'on n'osait plus lui soupçonner, Jacquelin démarrait encore dans le dernier virage et gagnait facilement d'une roue.

Voilà notre vieux champion qui commence à redevenir lui-même.

Espérons qu'il va continuer à s'entraîner sérieusement et qu'il recueillera encore une ample moisson de lauriers. Qu'il se méfie cependant, car Mac Farland, encore fatigué de son voyage, n'est pas encore au mieux de sa forme. Et leur prochaine rencontre pourrait causer une surprise si Jacquelin ne continue pas à travailler.

L'épreuve de 50 kilomètres derrière entraîneurs humains a été marquée par la belle course de Vanoni qui ne semble pas se ressentir des fatigues des Six Jours. Bien emmené à l'emballage, il a pris l'avantage sur Cornet qui le précédait depuis les 10 kilomètres et passait devant le poteau d'arrivée avec 20 mètres d'avance.

Derrière motocyclettes, Darragon a montré qu'il était toujours le meilleur homme du demi-fond d'Europe. Tous les lauriers de 1907 seront recueillis par lui et par Nat Butler, les autres hommes ne pourront que se défendre honorablement, mais il est à craindre qu'aucun puisse tenir en échec ces deux rois du ciment. Nat Butler ne semble pas encore très habitué à son nouvel entraîneur, Bertin. Ce dernier a une motocyclette susceptible de dépasser les 100 kilomètres dans l'heure. Avec Nat Butler derrière lui, nous assisterons d'ici peu à du beau sport. M.

LE PRIX

C'est sur le parcours classique de Versailles à Paris que s'est disputée, dimanche dernier, l'épreuve du Prix Lemonnier. Les routes étaient détrempées

1. *L'excellent conducteur qu'est M. Coquard avait bien voulu mettre à notre disposition, pour suivre la course, sa voiture Ariès. Notre photographe Sim opérait sur le toit de la limousine.*
2. *Avant le départ. Le vainqueur Ragueneau confie ses vêtements au conducteur de l'automobile de la S. A. M.*
3. *Dans la côte de Picardie. Ragueneau et ses camarades de la S. A. M. prennent la tête dès le départ, sans avoir l'air de se soucier du brouillard et de la bo*

chaque pas les 150 coureurs étaient gênés par les ornières et par la boue. Malgré cela, le vainqueur, Ragueneau, a couvert les 13 kilometres en 46 m. 32 s.

4. Au bas de la descente. Les concurrents choisissent les trottoirs, afin de ne pas glisser sur le sol, la boue ayant causé quelques chutes.

5. Le peloton de tête à Montretout. Ragueneau et son ami Renard mènent la course tout le temps. Ballon vient de les rejoindre.

6. Ragueneau à son arrivée au Racing. Au tour de piste final, il part en emballage et gagne de plus de 20 mètres sur Renard, qui prend l'avantage sur Ballon.

7. Après la course, les concurrents s'en vont vite s'habiller. Ils prennent leurs vêtements au vestiaire en plein air placé au R. C. F.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

DEUX COURSES POUR UNE

C'est décidé. Nous aurons notre course d'automobiles. Nous en aurons probablement deux. Le ministre de l'Intérieur s'est rendu — et il était inadmissible qu'il en fût autrement — aux excellentes raisons que lui ont présentées les délégués de l'A. C. F. et des chambres syndicales, et la Commission sportive a eu l'idée de corser la course de vitesse par une autre journée réservée aux voitures de demi-course, — si j'ose ainsi dire, pour lesquelles un maximum de 15 litres d'essence aux 100 kilomètres sera accordé. C'est à M. Houry qu'on doit l'idée de cette épreuve, qui a été aussitôt très favorablement accueillie par les constructeurs. Quinze litres aux 100 kilomètres correspondent, en effet, a un moteur de 50 chevaux environ et si les maisons qui font des moteurs de course sont en nombre limité, il en est une trentaine au moins, susceptibles de mettre en ligne des voitures dans cette seconde épreuve qui sera dénommée : Coupe de la Commission Sportive

Le règlement en sera le même que celui du Grand Prix de l'A. C. F.; aucune limitation de poids, ni de force. C'est, à peu de choses près, le Tourist's Trophy, avec une quantité d'essence un peu plus forte. Le règlement de la course anglaise comporte en effet 4 lit. 500 pour 25 milles, soit 11 lit. 18 pour les 100 kilomètres. C'est de beaucoup préférable au règlement de la Coupe de l'Empereur qui, nous avons eu l'occasion de le dire, conduira aux moteurs truqués, grands dévoreurs d'essence.

L'épreuve française, au contraire, mettra en valeur les moteurs économiques et conduira à une meilleure utilisation des transmissions, au perfectionnement du carburateur et, peut-être, a la découverte d'un nouveau carburant, toutes choses qui intéressent au plus haut point tous ceux qui font du tourisme.

F.-A. Wheel.

La voiture légère Prima, dont nous avons publié l'autre jour la photographie, est munie d'un moteur 120/100 de 9 HP.

CYCLISME

LES VIEILLES GLOIRES

Jacquelin nous est revenu. Notre vieille gloire nationale, l'homme qui peut se vanter d'avoir remporté le plus de succès, d'avoir le mieux remué l'opinion sportive, a été pris par la nostalgie de la course et a tenu à faire sa réapparition C'est toujours avec une certaine crainte qu'on revoit les anciennes idoles.

Rappelez-vous Zimmerman lorsqu'il vint, en 1902, faire quelques exhibitions à Paris. Ce n'était plus le grand Zim d'antan, il avait toujours cette merveilleuse souplesse qui provoquait l'admiration de tous, mais il lui manquait la vitesse, qui l'avait abandonné. Il se contenta de se montrer, telle une bête curieuse et les spectateurs furent heureux de voir et de revoir ce héros du ciment, qui était incapable de menacer les champions.

Jacquelin, qui fut l'homme le plus irrégulier qui ait existé, qui, un jour, se faisait battre par un coureur sans valeur et qui, le lendemain, triomphait aisément des meilleurs, a été sympathiquement accueilli par le public qui l'adorait. Mais il ne semble pas avoir suffisamment de volonté pour parfaire son entraînement, il est trop lunatique, et lorsqu'il aura autre chose a faire ou que son travail l'ennuiera, il s'empressera de tout laisser et de ne pas s'inquiéter de ses matches.

Cependant, Jacquelin est encore à un âge où l'on peut tenir tête à ses adversaires, il possède encore son démarrage puissant, il n'a pas perdu ses qualités de tacticien roublard; qu'il se décide donc à reprendre, par son énergie, la place qu'il n'aurait jamais dû abandonner et qu'il lui sera facile de reconquérir. Son succès de dimanche dernier devrait l'encourager.

J. M.

LA MOTO AILÉE

L'exercice de la moto ailée, qu'effectue Mlle Dutrieu au Casino de Paris, et dont nous avons publié la photographie dans l'un de nos derniers numéros, avait été momentanément interdit par la Préfecture de police.

Des améliorations ont été apportées à l'appareil, ce qui a permis à la motocycliste si hardie de recommencer son périlleux travail.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 6 au 12 janvier.

CYCLISME

Dimanche 6 janvier.

Vélodromed'hiver. — *Championnat d'hiver* : 1. Poulain, 8 points; 2. Ellegaard, 6 points; 3. Van den Born, 5 points.

HIPPISME

Dimanche 6 janvier.

Marseille. — *Prix Massilia*, (grand Steeple-chase, 4.000 mètres): 1. Roi du Monde, a M. Pfizer (A. Carter); 2 Etincelle II; 3. La Valeuse (12 partants.)

NOTRE HORS-TEXTE

UN CHAMPIONNAT EN 1892

La photographie que nous publions aujourd'hui est la première d'une série de hors-texte rétrospectifs que nous avons promis à nos lecteurs.

Elle représente le départ du Championnat de fond tricycles disputé le 6 novembre 1892, au Vélodrome Buffalo.

Les partants sont, de gauche à droite, au premier rang : Médinger, Echalié, Cottereau, Vasseur, Cassignard; au second rang, Genet et Courbe d'Outrelon. On aperçoit sur la pelouse, un peu encombrée, le chevalier René de Knyff, qui était juge à l'arrivée, le chronométreur Moore, Henri Fournier, en casquette de cycliste blanche, etc. Parmi les concurrents de cette épreuve, deux sont morts, et tous les deux tragiquement, Cassignard, d'une chute de cheval, Médinger, d'une balle de revolver.

La course fut gagnée par Cassignard, qui avait pris la tête au dernier tour; Echalié était second; Médinger, arrivé troisième, étant entré en contact avec Vasseur, fut déclassé au profit de ce dernier. Cottereau et Courbe finissaient quatrièmes, dead heat, Genet avait abandonné.

Le temps pour les 50 kilomètres, fut de 1 h. 54 m. 26 s.

Le vélodrome Buffalo, sur lequel se disputa ce championnat, était construit à la même place que l'actuel vélodrome du même nom. La piste, qui mesurait 333 m. 33, était en ciment. On se rend compte, par la photographie, du peu de relèvement des virages et du peu de longueur des lignes droites.

ATHLÉTISME

LE DÉCHIREUR DE CARTES

L'article que nous avons publié le 29 décembre sur l'art de déchirer des cartes nous a valu de nombreuses lettres. Ce n'est pas sans un certain plaisir que j'ai constaté l'empressement de nos lecteurs à répondre aux lignes que je consacrais à ce sport. Je dois cependant adresser mes excuses à quelques athlètes sincères et loyaux qui ont cru voir de la malveillance dans mes affirmations. Ils ont généralisé ce que je disais du chiqué. Je prétendais seulement que quelques déchireurs truquent leurs exercices. Ne voulant pas faire de personnalité, de véritables sportsmen se sont cru visés. C'est pourquoi je m'empresse de rendre hommage à la valeur de l'un d'eux qui a exécuté devant moi, sans préparation, de véritables tours de force qu'il nous a promis de venir accomplir à notre salle des fêtes des Champs-Elysées.

Il s'agit de Gill's, surnommé l'homme aux doigts d'acier. Cet homme est doué d'une force extraordinaire : il déchire des balles de tennis, des pièces de 5 francs.

Il est vrai que Gill's est un professionnel qui fait ces exercices depuis six ans, alors que je ne suis qu'un pauvre amateur et que je ne déchire les cartes que par passe temps. Mais ceci n'enlève rien à la valeur de Gill's, bien au contraire. C'est lui qui lança un défi à Lord Vansart, surnommé l'homme à la griffe d'acier, lorsqu'il était a l'Alhambra. L'Anglais le releva et Gill's triompha.

Ce dernier m'a demandé de dissiper le doute qui aurait pu planer à la suite de mon article. Je l'ai vu à l'œuvre, j'ai constaté qu'il était un athlète sincère, aussi est-ce avec plaisir que je lui rends justice.

Jacques Mortane.

A PROPOS DU CONCOURS DE MONTE-CARLO

On nous prie de dire que la voiture de Dion que montait M. Vrignon, dans le concours de régularité de Monte-Carlo était munie d'antidérapants Vulcan.

HIPPISME

DE L'UNIFICATION DES RAPPORTS

Dorénavant, chaque année, jusqu'à ce qu'une solution soit intervenue, cette question sera d'actualité, par ce fait que sur les hippodromes de Pau et de Nice, l'unification des rapports du pari mutuel est un fait acquis. Et chaque année, la discussion se rouvrira, car, s'il y a des partisans convaincus de cette unification, il existe aussi des défenseurs acharnés du régime actuel.

Nous avons déjà montré l'intérêt donné à la question par la suppression des bookmakers et l'iniquité des variations du rendement d'une même mise, suivant l'enceinte où elle est risquée. Il s'agit de répondre maintenant à une objection qui semble avoir un certain crédit dans l'opinion publique. On prétend que, du jour où l'unification sera faite, le désavantage sera considérable pour les joueurs de la pelouse; car la clientèle du pesage, mieux renseignée par sa situation sur la condition et les chances des concurrents, n'hésitera pas à charger sa sélection, sûre de se partager à la répartition les dépouilles des pelousards moins bien tuyautés. Pour admettre cela, il faudrait d'abord démontrer que les différences de rapports suivant les enceintes sont toujours au détriment du pesage, ce qui n'est pas prouvé. Ensuite, il suffit de voir ce qui se passe pour se rendre compte qu'avec le régime actuel les faits sont les mêmes. Le joueur du pesage a la faculté de passer à la pelouse; et, dès qu'il veut faire un gros pari, il partage la somme de façon à en risquer une partie dans chaque enceinte. Et les pelousards le savent si bien que, jusqu'au dernier moment, ils attendent devant les gros bureaux les fortes prises qui, disent-ils, viennent du pesage. Enfin, de quelque côté qu'ils se trouvent, les joueurs se trompent souvent; et chaque fois que le fin tuyau crèvera, ce qui n'est pas rare, l'argent du pesage viendra grossir le rapport de la pelouse.

En ce qui concerne les difficultés d'exécution, ce sont des prétextes. Il n'est pas admissible que ce qui est possible à Nice et a Pau, soit impossible à Paris.

Boiard.

M^me^ Marcelle Tinayre — M. J. Claretie — M. Pierre Lafitte — M. Ad. Brisson — M. Marcel L'Heureux — M^me^ Delacroix-Garnier
M^me^ Daniel Lesueur — M. Baschet — M^me^ G. de Peyrebrune

M. Jules Claretie prononçant son discours au banquet Pierre Lafitte.

Le 10 janvier, à l'Hôtel Continental, les amis de notre Directeur, M. Pierre Lafitte, offraient un banquet, pour fêter sa nomination dans l'Ordre de la Légion d'honneur. Les discours de M^me^ Daniel Lesueur et de MM. Jules Claretie, Adolphe Brisson, Marcel L'Heureux, auxquels répondit M. Pierre Lafitte, furent très acclamés. M. Hugues Le Roux, parlant au nom de l'Académie des Sports, prononça une charmante allocution à la gloire des sports, où il rendait un aimable hommage à la Vie au Grand Air *et à son directeur, qui a su en faire le plus grand hebdomadaire sportif.*

CONCOURS N° 8 — LES BOXEURS

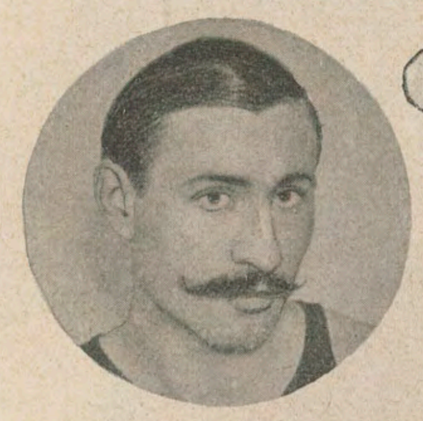
Aquels corps correspondent ces têtes ? Tel est le sujet de ce concours. Afin d'éviter les deead-heat pour cette question, nous en posons une seconde : Comment se nomment ces boxeurs ? Nous avons mis 7 têtes pour 6 corps afin d'exciter l'ingéniosité de nos lecteurs. Nous recevons les solutions jusqu'au 5 février et nous publierons le résultat dans le numéro du 23 février.

1er prix. — Une bourse en argent contrôlé, contenant 20 francs.

2e prix. — Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

3e prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.

Nous rappelons que nous publierons la solution du concours des châssis dans notre prochain numéro, que nous recevons les réponses du concours des multiplications jusqu'au 25 janvier et que nous en donnerons les résultats le 9 février. — Adresser les réponses à *M. le Directeur des concours des Publications Pierre Lafitte et Cie, 9, Avenue de l'Opéra,* en y joignant le bon de concours qui se trouve à la page IV des annonces.



1. Aquels corps correspondent les têtes ?
2. Comment se nomment ces boxeurs ?

Les Critériums de Boxe anglaise

L'élan est enfin donné — La boxe prend une place prépondérante en France — On ne saurait trop encourager les organisateurs de tournois — Grâce à eux, d'ici peu les Français pourront lutter à armes égales avec les Anglais

Nous ne saurions trop féliciter notre excellent confrère les *Sports* d'avoir organisé le tournoi de boxe auquel nous avons assisté la semaine dernière.

Nous nous sommes rendu compte une fois de plus que nos pugilistes, à part de rares exceptions, sont très inférieurs et qu'ils ont encore beaucoup à faire pour arriver à lutter à armes égales avec les Anglais.

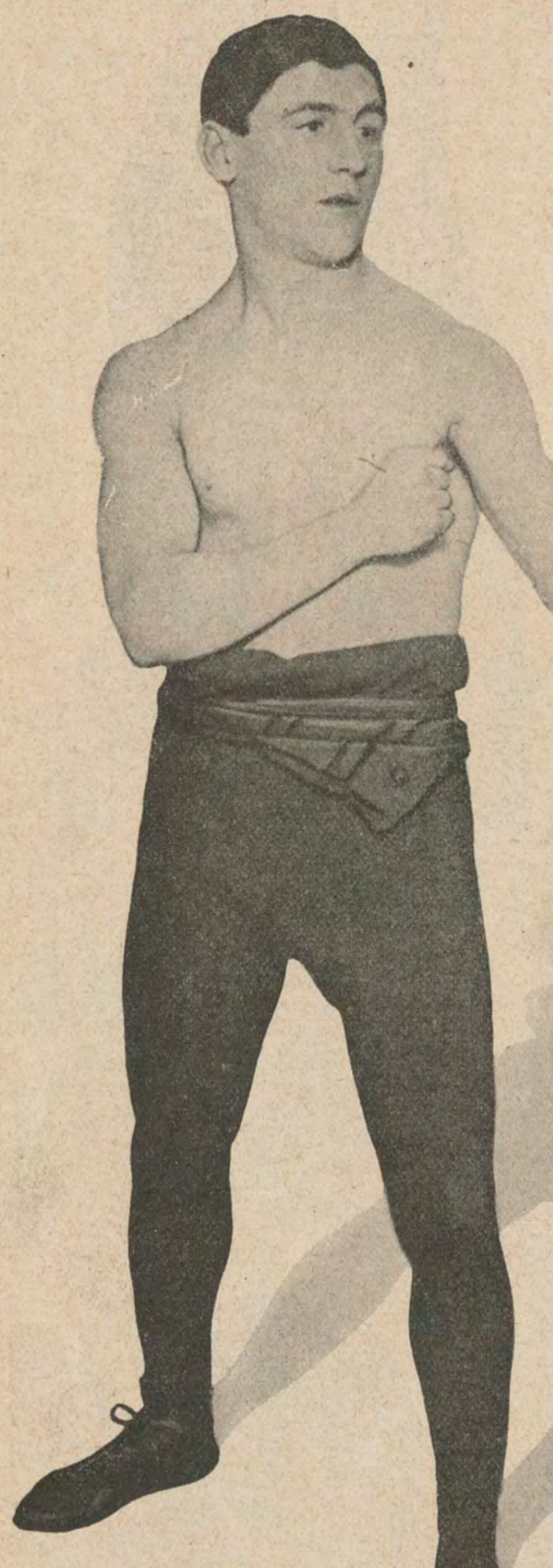
Il y avait à ce tournoi, deux boxeurs, Ted Ward et Johnny Hughes, qui nous ont montré un jeu tout différent de celui qu'emploient nos compatriotes. Ces derniers s'imaginent que la boxe consiste à donner le plus de coups possible en le moins de temps. Peu leur importe de frapper au bon endroit, ils espèrent seulement que dans le nombre il se trouvera un swing qui atteindra l'adversaire.

Au contraire, les Anglais restent sur la défensive jusqu'à ce qu'ils trouvent le moyen de taper dur et d'une façon profitable. Leurs coups portent presque toujours et l'homme qui leur est opposé a bien des chances pour être knock-outé. Souvenez-vous du match qui réunit l'autre soir, Johnny Hughes et Cuny. Cuny est considéré comme un bon boxeur, mais il ne put qu'opposer une honorable résistance au petit champion qui se joua de lui, jusqu'au moment où il lui décocha le coup fatal.

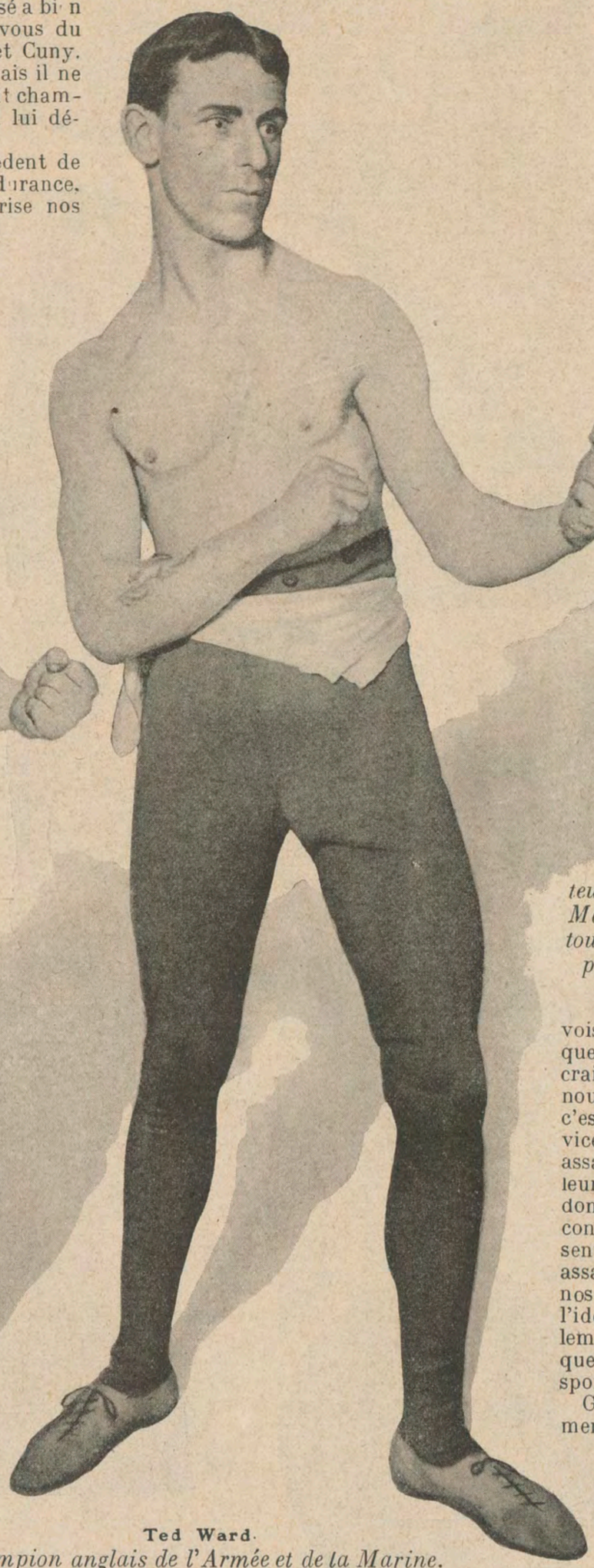
Nos hommes sont très courageux, ils possèdent de nombreuses qualités, ils ont du souffle, de l'endurance, mais ils n'ont pas cette maëstria qui caractérise nos voisins. Il est vrai qu'il y a moins longtemps que nous pratiquons la boxe. Toutefois, il est à craindre que nous ne fassions aucun progrès si nous continuons nos errements. Ce qu'il faudrait, c'est que nos professeurs s'attachassent les services d'excellents pugilistes anglais qui, en des assauts, démontreraient mieux que toute théorie, leur finesse, leur agilité, leur netteté dans l'art de donner les coups de poing. Organiser des rencontres internationales est excellent, mais présenter deux bons boxeurs d'outre-Manche faisant assaut ensemble est mieux ; faire donner à nos champions des leçons par des Anglais serait l'idéal. De cette manière, de cette manière seulement, nous pourrons nous rencontrer avec quelque chance de succès avec nos maîtres en ce sport.

Gaucher, Moreau, Adolphe qui sont certainement nos meilleurs boxeurs n'arriveront à la perfection que lorsqu'ils auront été faire un stage en Angleterre. Ici ils ne rencontrent que des hommes de valeur moindre que la leur, aussi ne peuvent-ils accomplir de progrès. Le jour où ils prendront la sage décision d'aller faire un tour en Angleterre, ils y recevront un accueil cordial, car là-bas le public est très sportif et serait fort heureux d'applaudir aux succès

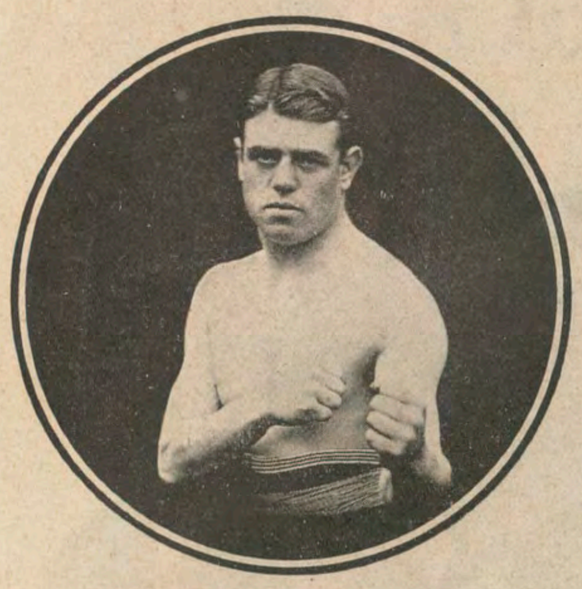
Marc Gaucher.
Champion de France amateurs (poids lourds) en 1905, Marc Gaucher a prouvé qu'il était toujours notre meilleur boxeur au point de vue science et vigueur.



Johnny Hughes.
Champion d'Angleterre poids plume, a produit une profonde impression sur les spectateurs en triomphant de Cuny dans le championnat des poids légers.



Ted Ward.
Champion anglais de l'Armée et de la Marine. Le gagnant moral du tournoi poids moyens, alors qu'il est poids léger. Un inconcevable verdict de l'arbitre en a décidé autrement.



Peter Brown.
Champion d'Angleterre, 1904-1906, Peter Brown est, avec Pat O'Keefe, champion d'Angleterre et d'Irlande, 1906 (poids lourd), le favori du Criterium International.

de nos représentants. Quoi qu'il en soit, les performances accomplies par les Français au critérium qui vient de se terminer marquent un progrès incontestable. Nous y avons applaudi avec plaisir des hommes comme Adolphe, Moreau, Lerda, Moscatelli, Cuny, Cœuille et Gaucher qui, s'il s'entraînait sérieusement, serait un merveilleux athlète. Anastasie, précédé d'une réputation brillante, n'a pas justifié les espérances qu'on fon ait sur lui. Mais le triomphe du tournoi revient à Ted Ward et à Johnny Hughes, boxeurs de grande valeur. Il est à souhaiter qu'il en vienne souvent d'aussi bons à Paris.

Le Critérium International Dans le Criterium International commencé au Casino, nous allons voir encore une pléïade d'hommes d'élite se disputer de beaux prix et un splendide objet d'art offert par le Conseil municipal de Paris. Peu de Français se rencontreront avec eux. Je trouve cette décision excellente. Avec des champions d'Angleterre, qu'auraient pu faire les nôtres, sinon une bien piètre figure? Nous allons voir face à face des hommes de valeur égale, et les reprises seront chaudement disputées. Pour la finale nous assisterons probablement à une innovation : pas de limitation de rounds. Le combat durera jusqu'à ce que l'un des deux adversaires s'avoue vaincu ou soit knock-out. Je crois que ce soir-là, on refusera du monde. D'autre part, l'arbitre ne sera pas dans le ring et ne séparera point les boxeurs lorsqu'ils « clincheront ».

Quelques noms d'engagés nous permettent de penser que nous assisterons à un spectacle réellement sensationnel : Pat O'Keefe, champion d'Irlande et d'Angleterre 1905 et 1906, poids lourds, Luke Huntly, Bill Curzon, Jim Watts, Jack Hayes, A. Bennett, James Rivers, et je ne les cite pas tous Nous les verrons aux prises avec les Français qui auront le courage de relever le défi qu'ils lancent à tous.

En somme, l'élan est donné, la boxe prend une grande extension et nous sommes heureux de voir que nos pronostics se réalisent.

Ce sport n'est plus considéré comme un exercice réservé aux brutes. Le public commence à comprendre son utilité. Il a constaté que les Anglais et les Américains, nos maîtres, ne sont pourtant pas combatifs et que la boxe est une école d'énergie et d'initiative physique, source de l'initiative morale.

La régularité des épreuves. Grâce à l'*Auto*, grâce à M. Jacques Charles, les combats sont organisés et réglementés comme en Angleterre. Cela nous changera des précédents. Malgré toute la bonne volonté des *Sports*, notre confrère n'a pas été secondé comme il méritait de l'être.

Au tournoi du cirque Métropole, on a enfin trouvé la véritable formule pour faire triompher les Français quand ils se rencontraient avec les Anglais.

Ted Ward notamment ne semblait pas être très ami de l'honorable arbitre.

Un jour, son adversaire allait se retirer du ring, Ward fut disqualifié. Un autre jour, Ward dominait la situation de bout en bout, plaçant ses coups avec une maestria remarquable, Ward était déclaré vaincu !

Les engagés du Criterium International.

*Le tournoi que notre confrère l'*Auto *organise au Casino présente le plus vif intérêt. Tous les pugilistes inscrits sont de véritables champions d'Angleterre ou d'Amérique.*
1. Pat O'Keefe. — 2. Ch. Baxter. — 3. Georges West. — 4. Randall. — 5. Bill Pearce. — 6. James Rivers. — 7. Bill Curzon. — 8. Jack Hayes. — 9. A. Bennett. — 10. Luke Huntly.

Enfin, dans son match avec Moreau, dans la reprise supplémentaire, l'Anglais prenait un avantage inconstestable et naturellement Ward était encore battu. Il en résultait d'ailleurs un violent scandale, car le public est plus sportif qu'on ne veut bien le croire.

Ted Ward a été le réel vainqueur des poids moyens, quoique toujours opposé a des hommes pesant au moins 10 kilos de plus que lui.

La théorie de l'arbitre était la suivante : « Dans le cas où il y a une différence de poids entre deux pugilistes, le plus léger doit attaquer au moins deux fois plus que son adversaire, car il est plus agile ». Il est plus agile, soit, mais le plus lourd est généralement plus grand et il a des bras plus longs qui lui permettent d'attaquer plus aisément. A part ça, cette théorie ne pèche que par sa base. Malheureusement, tout l'édifice s'en ressent.

Quant au match Johnny Hughes-Adolphe, il prouva encore une fois le manque d'énergie de l'arbitre. Adolphe s'étant permis de frapper son adversaire alors qu'il était à terre, commettait l'une des fautes les plus graves dont puisse se rendre coupable un boxeur. Il fallut les protestations du public, pour que l'on décide la disqualification d'Adolphe. Cette indécision continuelle et les initiatives malheureuses de la dirtecion du cirque. ont beaucoup nui au tournoi. C'est ainsi que le directeur, pour augmenter la solidité des poteaux du ring, n'avait rien trouvé de mieux que de les fixer au moyen de barres de fer qui débordaient de plus de 30 centimètres *à l'intérieur* du ring. Heureusement, on démontra à temps l'insanité de cette précaution qui aurait pu causer des accidents.

JACQUES MORTANE.

EN SELLE ! Henry HOLT

A côté d'A. Carter et de G. Parfrement, les révélations de cette année, Henry Holt, admirablement confirmé dans le métier, reste peut-être le plus fin de nos cavaliers d'obstacle.

H. Holt.

Né de parents Anglais, à Chantilly, en 1885, H. Holt montait à l'exercice à l'âge de 6 ans et fit ses débuts à Longchamp, à 14 ans.

C'est un régal pour les amateurs de bon sport que de voir le petit Holt, comme l'appellent les vieux habitués du turf, monter un steeple, notamment sur le grand parcours d'Auteuil. Né de parents Anglais, à Chantilly, le 24 octobre 1885, il montait déjà à l'exercice son poney Tommy en 1891, alors que son père entraînait en Belgique les chevaux du comte de Ribaucourt. Il apparut pour la première fois en public en 1899, à Longchamp, sur Reine des Prés, à M. Ledat. Mais le sport légitime ne le passionnait pas et déjà, à l'exercice, il franchissait par goût les haies et les gros obstacles. En 1901, à Chantilly, il remporte son unique victoire en plat sur une jument de M. Aumont, Radieuse, partie à la jolie cote de 200/1. Le lendemain même, à Colombes, il gagne sa première course de haies avec le Heaume ; puis il fait triompher Résidant dans le Prix Maubourguet. Il avait monté ce dernier trimestre de la campagne 18 fois pour remporter 7 victoires. En 1902, il engage ses montes à M. Ledat, au baron Leonino et à M. G. Dreyfus : il gagne toutes les épreuves classiques d'Auteuil et si, moins soucieux d'enfreindre les ordres formels de son père qui entraînait toujours Résidant, bien qu'il appartînt déjà à M. Fischof, il n'avait pas empêché le poulain qui tirait double, de prendre la tête avant le bull finch, il aurait gagné le Grand Steeple après la chute de Verdi.

A cet obstacle, en effet, bousculé par Gratin, que la fatigue commençait à épuiser, son cheval se recevait sur les genoux : Holt tombait, quand Résidant le remettait en selle d'un violent coup de tête en pleine figure et repartait ; mais le terrain perdu ne pouvait être refait à cet endroit du parcours et notre jeune jockey devait se contenter de la troisième place, à 3 longueurs, après avoir sauté la dernière haie sans étriers et sans bride, les lèvres fendues et crachant le sang.

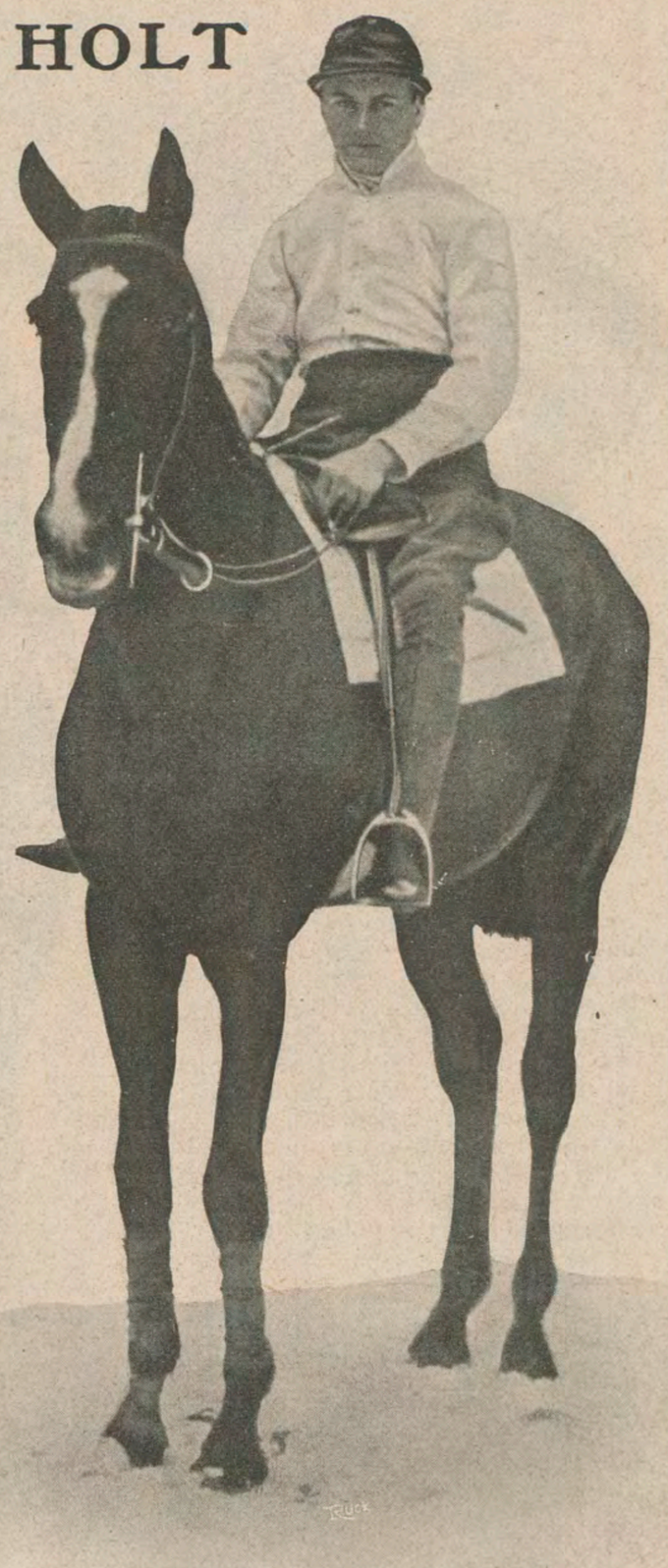
Le bilan de Holt.

Tableau des épreuves disputées par Holt dans la région parisienne, au cours de la saison de 1906.

NOM des HIPPODROMES	NOMBRE d'épreuves disputées	INCIDENTS		CLASSEMENT			
		Chutes	Dérobades	Non placé	Placé troisième	Placé second	Placé premier
COURSES DE HAIES							
AUTEUIL	33	1	»	19	4	4	5
COLOMBES	3	»	»	1	1	»	1
ENGHIEN	16	1	»	10	2	3	»
SAINT-OUEN	20	»	»	13	2	1	4
VINCENNES	4	»	»	2	»	1	1
Totaux	76	2	»	45	9	9	11
STEEPLE-CHASES							
AUTEUIL	42	3	1	18	8	4	8
COLOMBES	2	»	»	2	»	»	»
ENGHIEN	6	1	»	»	2	1	2
SAINT-OUEN	14	1	»	6	2	5	»
VINCENNES	2	1	»	»	»	1	»
Totaux	66	6	1	26	12	11	10
Récapitulation	142	8	1	71	21	20	21

	SOMMES GAGNÉES			
	Allocation de troisième	Allocation de second	Montant des Prix	TOTAUX
COURSES DE HAIES				
AUTEUIL	2.120	2.000	19.900	24.020
COLOMBES	200	»	5.525	5.725
ENGHIEN	140	1.500	»	1.640
SAINT-OUEN	700	540	15.200	16.440
VINCENNES	»	500	3.375	3.875
Totaux	3.160	4.540	44.000	51.700
STEEPLE-CHASES				
AUTEUIL	3.580	3.300	106.200	113.080
COLOMBES	»	»	»	»
ENGHIEN	870	690	10.650	12.210
SAINT-OUEN	1.310	3.420	»	4.730
VINCENNES	»	600	»	600
Totaux	5.760	8.010	116.850	130.620
Récapitulation	8.920	12.550	160.850	182.320

L'année suivante il trouve la compensation qui lui était due et il gagne le Grand Steeple de 1903 avec Veinard, à M. Liénart. Sur sept montes pour le même propriétaire, c'était la septième victoire consécutive qu'il remportait. Cinq jours après, il gagnait le Prix des Drags, avec Dampierre, à M. Dreyfus. En septembre, il engage ses premières montes à l'entraîneur Ruddock : au cours de cet engagement, qui expire fin 1904, il se casse trois fois la clavicule, ce qui l'immobilise pendant quatre mois, à l'époque des grandes épreuves, mais ne l'empêche pas néanmoins d'inscrire quarante-cinq victoires à son actif. En 1905, il monte en premier pour l'écurie R. du Porzic et en second pour l'écurie Liénart ; en selle sur Kriss, à M. de Salverte, il



A l'exercice.

H. Holt a déjà une belle carrière derrière lui : gagnant du Grand Steeple de 1903, épreuve où il avait fini troisième en 1902, vainqueur du Grand Steeple et de la grande course de haies de Baden-Baden, en 1905.

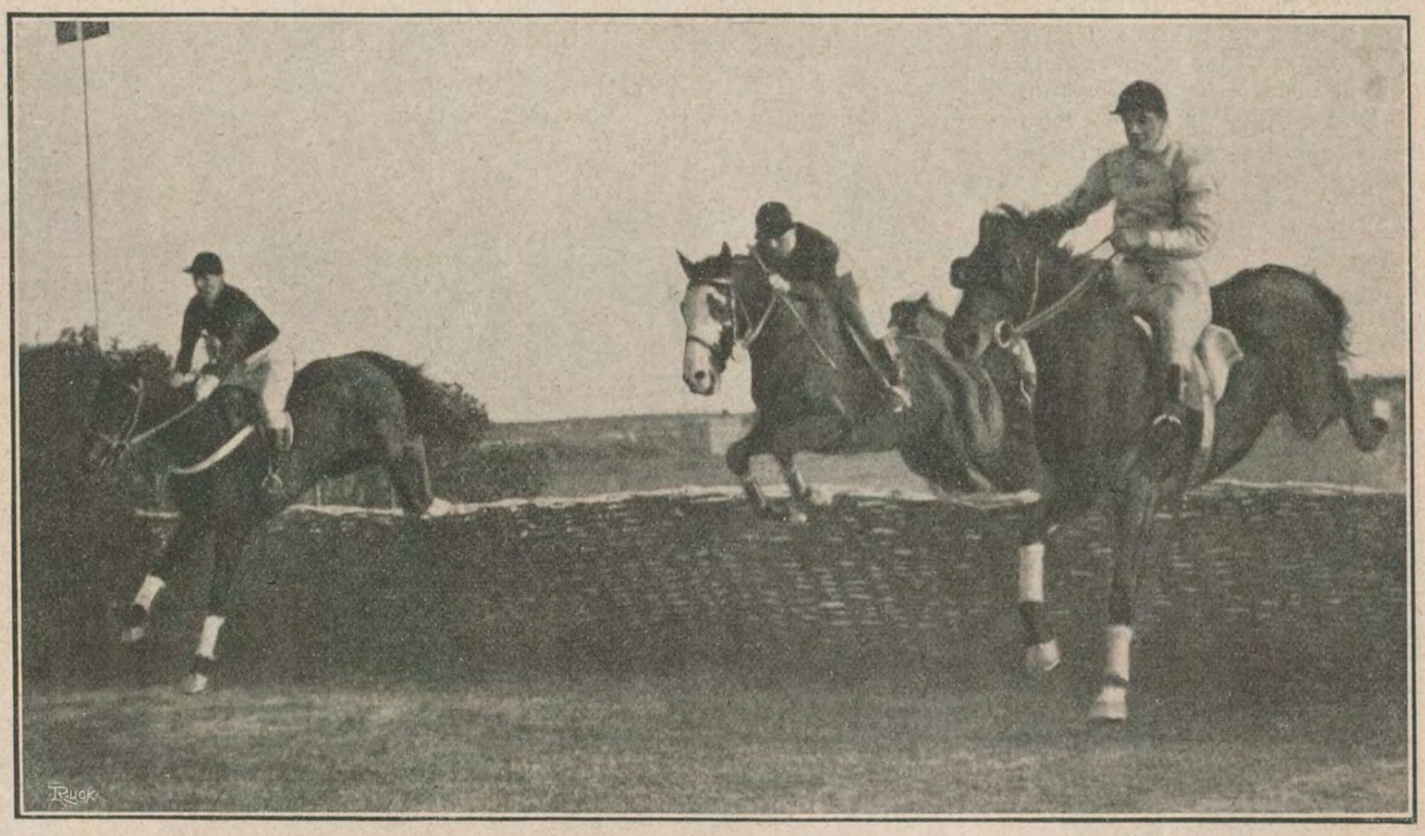
triomphe, par 5 longueurs, de Violon II dans le Prix Murat, à Auteuil. Il devait piloter Gefion, à M. Liénart, dans le Grand Steeple, mais M. R. du Porzic l'envoie à Saint-Omer, monter le Bitoug. Peu après, il remporte, pour le compte de la célèbre casaque rouge, le Grand Steeple Chase et la Grande Course de haies de Baden-Baden, avec le Puritain et avec Master Bob. A la fin de la campagne, il arrive en tête des jockeys gagnants dead heat avec L. Bariller, en comptant cinquante-huit victoires. En 1906, lié par contrat avec l'écurie Thiébaux, il s'est mis plus rarement en selle. Il s'est rattrapé sur la qualité des épreuves en triomphant avec Taïdoun dans le Prix d'Auteuil et avec Ile d'Elbe dans le Prix de l'Equinoxe et dans le Prix Montgomery.

D'une correction parfaite, d'une intelligence éveillée, H. Holt a la passion des sports et les pratique tous ; le soir, quand il revient de l'hippodrome, il franchit en motocyclette les 4 kilomètres qui séparent Chantilly de Lamorlaye où il habite avec son père et ses deux frères cadets. Il aime beaucoup son métier. C'est un des élèves de Boon, et son plus mauvais souvenir hippique se rattache à la course qui devait être funeste au pauvre garçon et où lui-même montait Victot : en sautant la dernière haie derrière Retiré qui s'écrasait sur Boon que le Pic venait de désarçonner, il eut l'intuition de la chute mortelle ; dans la dernière course où il dut se mettre en selle sur Grandesse, à la place de son malheureux ami, cette vision lugubre l'obséda et c'est la seule fois qu'il crut voir, dans le brouillard de cette mi-décembre, la mort derrière l'obstacle.

R. DE VILLETANEUSE.

LA SAISON SUR LA COTE D'AZUR

Marseille d'abord, Nice ensuite ▫ Une nouvelle écurie ▫ Le triomphe de Lieux ▫ Un incident comique ▫ Les nouveaux prix de Nice ▫ Sur l'hippodrome du Var ▫ ▫ ▫ ▫



Hea's d'Epernon Le Miracle

Le saut d'une haie dans le Prix d'Essai (steeple 3.500 m.)

Ce prix est revenu à Laverrière, à M. Vagliano (Burgoyne), battant Hea's d'une longeur, et Le Miracle (Nice, le 8 janvier).

Le meeting marseillais s'est ouvert, le dimanche 30 décembre dernier, par une brillante réunion à laquelle assistaient une très grande quantité de personnes. C'est une constatation curieuse à faire que celle de l'accroissement continu du public qui, chaque année, se rend sur le coquet hippodrome du Parc Borély, afin d'y suivre les épreuves qui s'y disputent avec acharnement. Autrefois, et cet autrefois n'est pas très éloigné de nous, les réunions de Marseille ne comprenaient guère plus que les sportsmen parisiens, faisant halte sur leur route vers Nice et quelques propriétaires locaux qui s'essayaient à faire triompher leurs couleurs. De grand public point ou très peu. Le Marseillais, sans doute, se refusait à quitter la Canebière même pour un après-midi. Le sport hippique était-il pour lui trop insignifiant ? Bref, une chose est certaine c'est qu'il semblait ignorer l'existence des courses.

Marseille, heureusement comptait parmi ses habitants des hommes très sportsmen, les dirigeants de la Société sportive de Marseille, qui, par leurs efforts répétés, parvinrent à donner à leurs compatriotes le goût du cheval, et par suite celui des courses. D'autre part les commerçants se rendirent compte que les meetings constituaient pour eux une somme de bénéfices appréciables.

Ce qui arriva est facile à comprendre. Les Marseillais s'enthousiasmèrent vite pour le sport hippique et prennent aujourd'hui facilement le chemin de l'hippodrome.

Et vraiment, la promenade n'est pas à dédaigner. Alors qu'à Paris la neige a détrempé les portes d'Auteuil ou de Longchamp, que le ciel gris engage plutôt à rester au coin du feu, qu'il est peu agréable de s'aventurer sous la pluie et dans la boue, Marseille jouit d'un beau temps magnifique. Réellement, c'est un lieu de rendez-vous charmant que le Parc Borély et l'on s'étonne qu'il soit resté aussi longtemps peu fréquenté.

La journée d'ouverture a été particulièrement brillante. Les chevaux nombreux luttèrent avec acharnement et le sport fut fort intéressant.

Le grand événement de la saison fut la scission de l'écurie Lieux. Scission n'est pas le mot parfaitement exact. Dédoublement vaudrait mieux. On connaît la grande écurie que M. J. Lieux possède à Maisons-Laffite. Célèbre, en province surtout, par les lauriers qu'elle cueille chaque année dans les grandes épreuves régionales, la casaque marron a écharpe blanche est redoutée de tous les petits propriétaires.

La nouvelle écurie Jean Lieux

Or, il existe à Marseille une succursale de l'établissement de Maisons-Laffite. La direction en a été confiée par M. Lieux à son neveu, M. Jean Lieux. Ce sont les chevaux de cette succursale qui débutaient le premier jour du meeting marseillais. Il faut croire que le neveu est le digne élève de son oncle car, les couleurs de M. Jean Lieux triomphèrent dans la principale épreuve de la journée, le Prix du Parc Borély, battant les chevaux du père Lieux qui devaient se contenter de la place. Ils ne le

Chi Lo Sa Orangerie

Le Prix des Citronniers (haies 3.000 m.)

Le Prix des Citronniers, disputé à Nice, le mercredi 9 janvier, est revenu aisément à Chi Lo Sa, monté par Piggott, devant Kaa et Orangerie.

Le Prix Massilia (steeple-chase 15.000 fr., 4.000 m.)

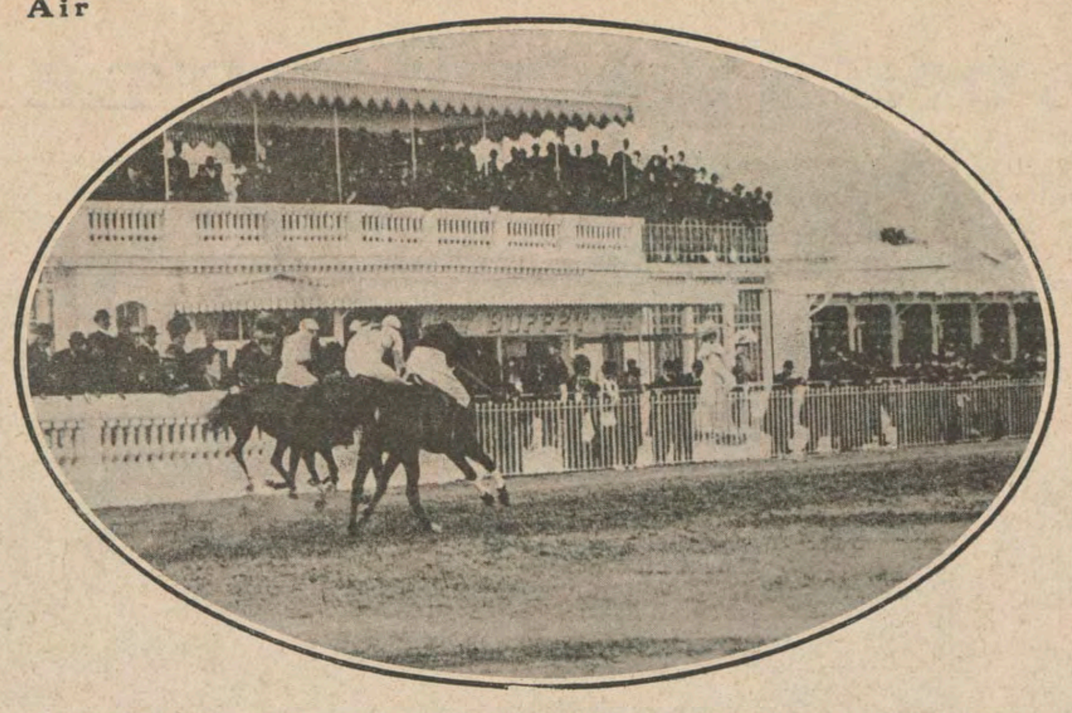
Ce prix a été couru à Marseille le 6 janvier. Douze chevaux ont pris le départ. Notre photographie représente le premier saut de la rivière. La course est revenue à Roi du Monde, à M. Pfizer (Alec Carter), devant Etincelle II et La Valeuse.

dédaignèrent point puisqu'ils se classèrent deuxième et troisième, occupant ainsi deux places d'honneur sur trois représentants qui prenaient part à la course. Le jeudi suivant, la nouvelle écurie fut encore bien près de remporter un nouveau succès dans le Prix du Frioul.

Après une course chaudement disputée, le cheval de M. Jean Lieux, Kayat ne fut battu que d'une encolure par Bilbaude, à M Ch. Hir. C'est une défaite fort honorable, qui fait présager de nouveaux triomphes à la jeune écurie.

Grâce à l'excellente méthode d'entrainement qu'il tient certainement de son oncle, le sympathique propriétaire, M. J. Lieux peut être assuré qu'il sera son rival heureux. Le nom de Lieux n'est donc pas encore près d'être rayé de la liste de succès de province, et la terrible cavalerie sera pendant longtemps encore triomphante.

Peut-être viendra-t-elle un jour à Paris. Il ne serait pas étonnant de voir les nouvelles couleurs débuter très prochainement sur un de nos hippodromes. Nul doute qu'elle n'y fassent aussi bonne figure qu'en province.



L'arrivée du Prix des Citronniers.

Malgré un écart à la haie finale, écart vite réprimé par Piggott, Chi Lo Sa a enlevé avec la plus extrême aisance le Prix des Citronniers, devant Kara et Orangerie, qui est bien loin de ses brillantes courses du début.

A. Carter et Parprement en panne

Il y eut aussi à Marseille un événement amusant. Le côté comique semble ne devoir jamais être oublié, et chaque année nous ramène un incident drôle. Les héros en furent Alec Carter et Parfrement.

Un après-midi de réunion qu'ils devaient monter comme à l'ordinaire, ils manquèrent tous deux à l'ouverture de l'hippodrome.

On dut se résigner à les remplacer par des doublures.

Qu'était-il donc arrivé aux deux excellents jockeys ? Rien de dangereux, allez : une simple panne d'automobile survenue au moment où ils se rendaient à l'hippodrome les avait laissés en pleine campagne, dans un endroit où tout moyen de communication semblait un mythe.

PAUL MÉGNIN.

Le Saut du mur dans le Prix d'Essai.

Laverrière, à M. Vagliano (Burgoyne), a confortablement gagné le Prix d'Essai, confirmant ainsi ses bonnes courses d'automne, tandis qu'Omar, qui avait paru en forme à Marseille, ne quittait pas les derniers rangs.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous sommes heureux d'apprendre que notre collaborateur François Peyrey, après une absence de deux ans, est de retour à Paris. Il reprend sa place parmi nous, et nos lecteurs le retrouveront, nous en sommes sûrs, avec plaisir, à la tête de la rubrique aéronautique, où ils ont déjà eu l'occasion d'apprécier ses articles, dans lesquels la précision scientifique du fond ne nuit pas au charme de la forme.

Nous commençons aujourd'hui la série des hors texte rétrospectifs que nous avons annoncés. La photographie que nous publions représente le départ du Championnat de France, 50 kilomètres tricycles couru le 6 novembre 1892 à Buffalo et gagné par Cassignard.

Nous sommes acheteurs des numéros suivants :

Vie au grand Air : Nos 1, 4, 5, 6, 7, 31, 33, 35, 37, 38, 40, 44, 45, 58, 60, 109, 116, 126, 134, 143, 149, 150, 154, 155, 173 à 198, 200 à 205, 207 à 231, 238, 239, 245, 247, 248, 252, 253, 256 à 258, 262, 265, 266, 278 à 282, 284 à 304, 306 à 311, 315, 316, 344, 345, 356.

Je Sais Tout, n° 1.

Musica : Nos 1 à 28, 32, 33, 36, 37.

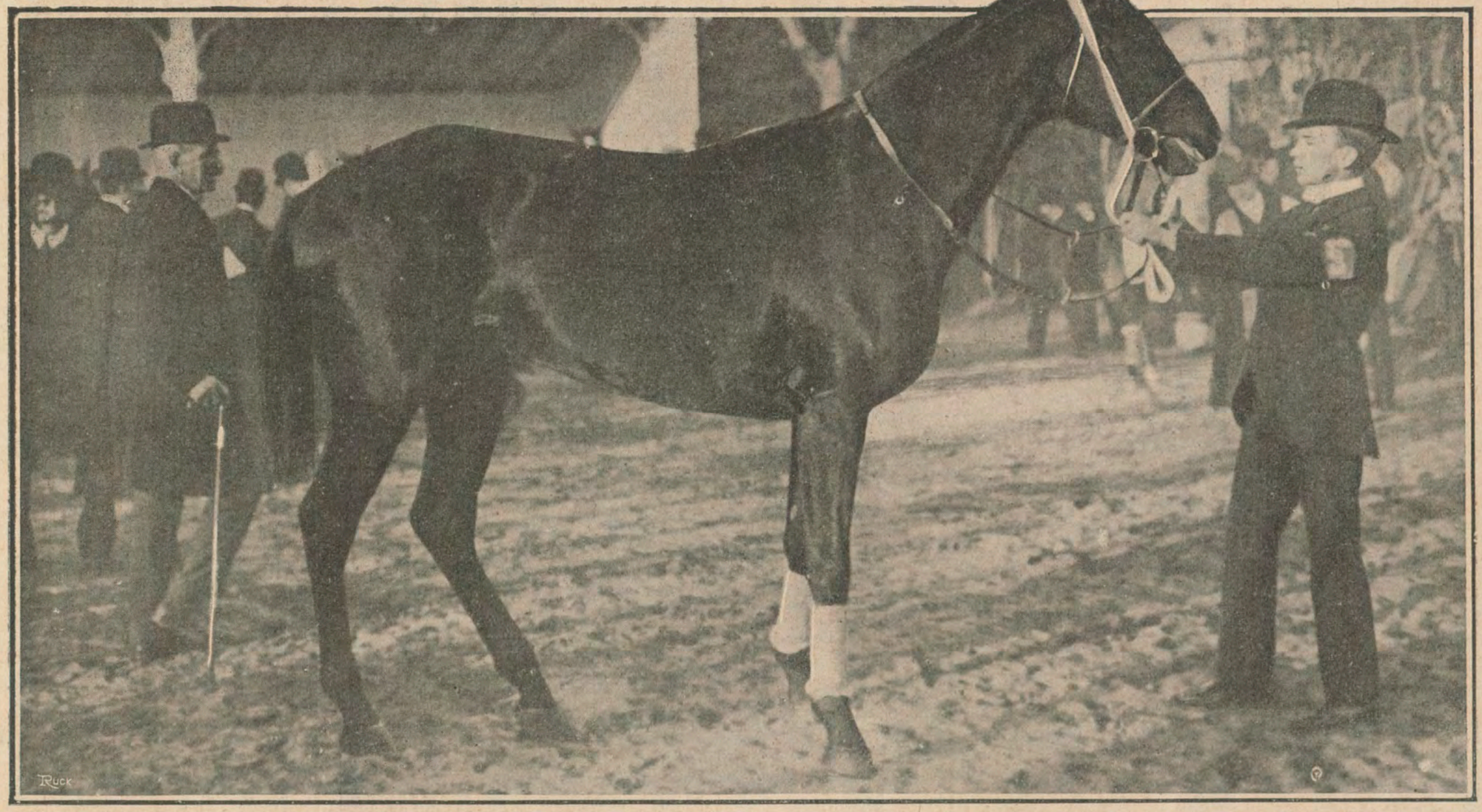
Femina : Nos 1, 2, 4, 5, 6, 8, 11, 14, 17, 22 à 26, 28, 32, 41, 71, 72 à 80 82, 87, 88, 94, 95, 97, 98, 117.

C'est demain, dimanche, que se dispute dans le Parc de Saint-Cloud, le Cross Country international de la *Vie au grand Air*. Le départ sera donné à 2 heures dans le Bas-Parc. La lutte entre les meilleurs coureurs français et les Sutton Harriers, champions d'Angleterre, promet d'être intéressante.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — Paris. — L.-H. Motti. *Le Gérant* : JARRIGE.

LE GRAND PRIX DE NICE



Hanoï II, à M. Vagliano (Bourgogne), gagnant du Grand Prix de la Ville de Nice (steeple-chase 100.000 fr., 5.000 m.)

Nivolet, parti en tête, culbutait au premier saut de la rivière ; Khasnadar le remplaçait, et la lutte restait indécise jusqu'à la dernière haie. Sur le plat, Hanoï II battait de justesse Jacasse II et Khasnadar dans cet ordre.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

La longue période de hausse qui a relevé à des cours jusqu'alors inconnus tant de titres industriels est-elle arrivée à son point culminant ? Les hauts cours pourront-ils se maintenir longtemps ou même s'élever encore ? Une réaction semblable à celles qui ont succédé à toutes les grandes hausses, et particulièrement à celle de 1899, va-t-elle se produire et quand faut-il la prévoir ?

Ces questions passionnent actuellement tous les hommes d'affaires et tous ceux qui tiennent une plume financière. Nous avons le devoir de donner notre opinion à nos lecteurs.

La hausse actuelle des valeurs industrielles a un caractè e particulier que n'avaient pas au même degré les hausses d'autrefois. Elle repose sur une base solide qui est l'augmentation excessive, continuelle et non encore ralentie de la consommation. La consommation du fer, du cuivre et en général des métaux est l'indication première de l'évolution. En 1885 les Etat-Unis ont produit 4 millions de tonnes de fonte, en 1895, 9 millions et demi, en 1906, 24 millions, et l'on y signe actuellement des contrats pour le troisième trimestre de 1907, preuve que tout est absorbé, et au delà.

Le prix du cuivre a dépassé £ 106 et les stocks ne montent pas à la moitié de ce qu'ils étaient il y a dix ans.

Des consommations nouvelles sont devenues de première nécessité, comme le caoutchouc dont on consommait pour 300 millions il y a dix ans, dont on consomme pour plus d'un milliard aujourd'hui.

Cette augmentation prodigieuse de la consommation mondiale galvanise tout : les transports, les constructions, les banques ; rien n'y échappe, de sorte qu'on n'aperçoit aucune raison de réaction. Il nous semble que la seule cause de réaction sera l'excès de spéculation amenant une crise de crédit. Malheureusement, le moment où elle se produira ne peut guère être prévu ; on constate la crise ordinairement trop tard.

Fidèle aux conseils de prudence que nous avons toujours donnés dans cette causerie, nous concluons donc : 1° qu'il faut sortir des valeurs à revenus variables qui n'ont pas fait la preuve d'une solidité absolue, surtout des valeurs nouvelles, dont la hausse récente peut être soupçonnée d'emballement. Il en est cependant de bonnes, mais il faut savoir les choisir.

2° Que sur nos bonnes et anciennes valeurs industrielles on ne court pas de danger immédiat, mais qu'il y a lieu de surveiller attentivement le marché.

Les crises de Crédit sévissent sur toute la cote, même sur les meilleures valeurs, et elles éclatent avec une rapidité qui déconcerte toute parade. Aussi bien qu'aucune raison de baisse ne s'aperçoive encore, les capitalistes prudents feront bien de commencer à réaliser peu à peu, par échelons, comme les tacticiens savants, et de consolider les bénéfices réalisés dans les placements en obligations de tout repos.

Ces réalisations partielles exigent une grande connaissance du marché et des conditions spéciales de chaque valeur. Telle action a des raisons de monter encore, telle autre est probablement au bout de sa hausse. Ce sont des questions difficiles où il faut du tact et surtout une documentation exacte. Nos lecteurs feront bien de nous consulter.

PETITE CORRESPONDANCE

Dunlop XV. — *Vos valeurs n° 2 et 5 sont précisément de celles dont nous parlons plus haut, nouvelles en bourse, leur hausse a surtout pour base une spéculation de papier. Vendez, le plus tôt sera le mieux, et faites remploi en obligations 4 0/0* Union des Tramways. *Le capital ainsi employé ne risquera plus rien et s'augmentera par l'acheminement de ces obligations vers le pair. Vous aurez ainsi une plus-value d'une cinquantaine de francs par titre.*

Achille, Nevers. — *Toutes les actions de mines nouvelles sont des valeurs spéculatives par la nature même de la mine. Il n'y a que les gisements miniers parfaitement connus et développés depuis longtemps sur lesquels on peut raisonner à peu près sûrement. Cependant, rappelez-vous les doutes émis l'année dernière sur l'avenir de la Tharsis. Au contraire, les richesses immobilières visibles présentent une certitude beaucoup plus grande. C'est pourquoi nous vous avons parlé de l'*Alberta. *Il est tout à fait certain, aujourd'hui, que les terres à blé du Nord-Ouest Canadien ne peuvent plus diminuer de valeur et qu'au contraire le prix de l'acre augmentera dans une proportion qu'il est facile de constater de mois en mois par les nombreux achats faits à Edmontar dans toutes les formes légales. Il y a entre la mine et l'immeuble une différence essentielle qui ressort de la connaissance imparfaite que l'on a de l'une et de la connaissance parfaite que l'on a de l'autre.*

Rugby, Boulogne. — *Les affaires d'automobile se sont multipliées à Londres d'une façon excessive. Faites-vous connaître ; la question posée ne peut pas être discutée ici ; nous vous enverrons le numéro de la* Revue Internationale *où vous trouverez le renseignement que vous demandez.*

J. L. D. 4. — *Voyez ce que nous disons plus haut sur la consommation du caoutchouc. Les exploitations de caoutchouc vont certainement se multplier. Elles sont difficiles au point de vue de la surveillance du travail et nécessitent une bonne organisation. Nous pouvons vous en recommander deux* l'Ekela-Kadei-Sangha, *en Afrique Française, et l'action privilégiée* 7 0/0 de Mello, *au Brésil. Nous pouvons vous adresser sur ces deux affaires des notices détaillées.*

R. W. Toul. — *Parmi les valeurs métallurgiques de votre région, nous donnons la préférence à celles qui se sont assuré pour l'avenir la possession de gisements houillers ou la participation à des houillères qui les mettront à l'abri des exigences des Syndicats de la Houille et du Coke. Ce sont les Forges et Aciéries du Nord et de l'Est, Longwy, Micheville et Pont-à-Mousson. Vos numéros ne sont pas sortis, quant à la valeur dont la feuille de coupons est épuisée, envoyez-nous la, nous ferons le nécessaire.*

Abonné du Nord. — *Malgré ce qu'on dit autour de vous, nous ne sommes guère partisans des actions houillères de votre région. Elles sont excellentes comme solidité, mais elles ne rapportent pas un revenu suffisamment élevé pour une valeur de mine. La moins exagérée comme prix est Anzin, mais avec les habitudes de ces Sociétés nous ne croyons pas d'augmentation de dividende sans de grosses augmentations de production, et ces dernières sont difficiles. Nous croyons plutôt à l'augmentation de la production de la Société des* Charbonnage du Tonkin, *qui occupe une situation exceptionnelle dans la baie d'Along, en exploitant d'énormes couches en partie a ciel ouvert.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & C^ie^,

9, rue Pillet-Will, Paris

Officiers Ministériels

MAISON à Paris, fg St-Antoine, 259 rev, br. 5.769 fr. M. à p. 60.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. le 29 janv. s'ad. Me Vallée, not. 204, Bd Voltaire.

VILLE DE PARIS

Lotissement des terrains du Champ de Mars. A adj. sur 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 29 janv. 1907.

2 TERRAINS 1° en bordure de l'allée cent. du parc et d'une voie nouvelle, 5e lot et partie du 6e de l'îlot 5.Sf.708 m. env. M. à p. 264 f. le m. 2° 11e lot et partie du 10e de l'îlot 4.Sf. 530 m. env. M. à p. 225 f. le m. S'ad. aux not. Mes Delorme, r. Auber, 11 et Mahot de la Quérantonnais, 14, r. des Pyramides dép. de l'ench.

VILLE DE PARIS

Lotissement des terrains du Champ de Mars. A adj. sur 1 ench. Ch. des not. Paris, le 29 janv. 1907.

TERRAIN en bordure du parc (2e lot de l'ilot n° 3). Surf. 510 m. M. à p. 180 fr. le m. S'ad. aux not. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, rue des Pyramides et Delorme, 11, rue Auber, dép. de l'ench.

LEVALLOIS- Perret Maison rue Carnot, 11. Revenu 8.155 fr. Mise à prix 110.000 fr. A adj. s. 1 ench. le 28 janvier 1907, à 2 heures, en l'étude de Me Brault, notaire a Neuilly (Seine).

MAISON rue de Maubeuge, 41, Cce 355 m. 52. Rev. 22.030 fancs. Mise à prix : 285.000 francs.
MAISON place Jussieu, 3, Cce : 389 m. Rev. 16.554 fr. M. à p. 170.000 fr. Adj. sur 1 ench. ch. not. le 5 février. Me Labouret, not. 146 rue Montmartre.

MAISON rue Sibuet 46, Cont. 534 m. Rev. 3.640 fr. M. à p. : 30.000 A adj. s. 1 ench. Ch. not. 29 janv. S'ad. Théret, not. 24 bd St-Denis, dép. ench.

VENTE au Palais, à Paris, le 30 janv. 1907 à 2 h.

PROPRIETE A COLOMBES rue de Bezons nos 365 et 367 présumés et chemin de Saint-Vincent. Contenance : 2.049 mètres environ. Mise à prix : 15.000 francs. S'adr. à Mes Pierre Salats fils, avoué (successeur de Me Herbet) et Craggs, syndic.

VENTE au Palais, à Paris, le 30 janv. 1907, à 2 h.
1° Immeubles à Paris, propriété rue Claude-Decaen, 17. Cont. 160 m. Rev. 1.500 fr. M. à p. 24.000 fr. Terrain de 343 mètres 40 rue Michel-Bizot, 46, loué 838 fr. 80 avec promesse de vente, M. à p. 15.000 fr. Terrain de 441 mètres 30 rue Michel-Bizot, 38, loué 706 fr. avec promesse de vente. M. à p. 12.000 fr. 2° Immeubles à Joinville (Seine) Pavillon avenue du Château, 10. Cont. 423 mètres. Revenu 1.000 francs. M. à p. 15.000 francs. 2 Pavillons avenue Oudinot, 11 et 11 *bis*. Cont. 598 m. Rev. 300 fr. M. à p. 11.500 fr. 3° Pavillons av. de l'Ile 16 et 16 *bis* et Oudinot. 20. Cont. 487 m. Rev. 1.480 fr. Mise à prix 24.000 fr. Terrain de 413 m. avenue de l'Ile. M. à p. 2.500 fr. Pavillon Impasse Brétigny, 4 Cont. 467 m. Revenu 400 fr. Mise à prix. 4.500 fr. Maison route de Brie 58. Contenance 790 m. Rev. 1.480 fr. Mise à prix : 16.000 fr. Terrain de 3.085 mètres Impasse Brétigny loué 164 fr. promesse de vente de partie. Mise à prix. 6.000 fr. S'adresser à Me Ferté, avoué à Paris, Me Leclerc, notaire à Charenton.

MAISON av. de Neuilly 171, Rev. 13.000 fr. Cont. 1.557 m. à **NEUILLY S/S** Adj. Et. Brault, not. 31 janv. à 2 h. M. à p. 150.000 fr.

VENTE au Palais, à Paris, le 2 février 1907,

1° HOTEL AVEC JARDIN A PARIS
Avenue de Versailles n° 24, Contenance : 1.245 mètres 57. Mise à prix : 120.000 francs.

2° TERRAIN A PARIS, R. FÉLICIEN DAVID N° 9
présumé. Contenance : 567 mètres 35, Mise à prix : 30.000 francs. S'adresser à MMes Manceau et Messelet, avoués, Prud'homme et de Ridder, notaires.

LISEZ

Femina

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

Voiture de Tourisme EUGÈNE BRILLIÉ

Construite par *SCHNEIDER & Cie, du Creusot*
DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE
PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

ANTIDÉRAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LECLUSE (Nord)
DURANDAL
Le meilleur
Le moins che

AUTOMOBILES
FOUILLARON
à changements de vitesse progressifs
54, RUE DE VILLIERS — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) — Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

LES PNEUS CANNELÉS POUR AUTOS
LE DERNIER MOT DU PROGRÈS
LES PNEUS ANTIDÉRAPANTS POUR CYCLES

DUNLOP

LES NOUVELLES CHAMBRES A AIR
LA PERFECTION ATTEINTE
LES NOUVEAUX BOYAUX COUSUS

ÉPILATEUR NIL
Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon : 8 fr. Envoi franco. — VERDÉILLE, Pharmacien de 1re cl., 87, Rue de Lévis, Paris (VIIe arrt).

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

PNEU CUIR **VULCA**
CONCOURS du BANDAGE
COUPE DU MAT
1er PRIX
P. BUCHILLET
47, Rue St Ferdinand

COMPTOIR BISO
38, rue Ch. Nodier, BESANÇ
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN T
Vente directe au particulier. —
Demandez le Catalogue illust
Chronomètres, Montres artistiq
Réveils, Bijouterie — Maison d

LA BENGALI
est une excellente *Peinture-Émail*
on peint soi-même très facilement le bois, le métal, la pierre, etc... Cette peinture brillante, elle résiste aux lavages sans te prix et renseignements s'adresser au Du
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Pa

La Bour des Spor

Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 30 lettres . . . .
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. . . . . .

Assurances Spor

Les Assurances spéciales, 20, rue Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui tent pleine et entière garantie, doit être beaucoup de soins, et demande le concour listes rompus à la confection des contrats tuent cette garantie.

Qu'ils s'agisse d'assurances automobiles, et voitures, ou d'assurances individuelle souscrite ne vaut que par les clauses clauses qui varient à l'infini, suivant les

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Paris, se chargent de toutes les assurances et tout particulièrement des assurances spo lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être de ne pas payer des primes exagérées, feron de s'adresser aux **Assurances spécial** Tait bout, Paris, qui leur donneront toute s

Sur demandes, les **Assurances spé** voient donner verbalement toutes explica

Pour donner rendez-vous, écrire ou n 283-41.

Auto

Garage central, 4, rue Buffault (faubo martre). Téléph. 307-52.*

J'ACHÈTE au comptant, le maximum, voit mobiles toutes marques. H. Pasquie Taitbout, téléphone 262-52.

BON N° 8.
Les Boxeurs ?

LA COUR BATAVE

LA PLUS IMPORTANTE SPÉCIALITÉ DE BLANC

ADRESSE :
41, 43 et 45
Boulevard Sébastopol
PARIS

EXPOSITION DE BLANC

28 Janvier et jours suivants

TÉLÉPHONES
105-94
216-00
216-03